Vie au Grand Air

LE NUMERO : QUATRE FRANCS
ÉTRANGER PORT EN PLUS
ABONNEMENTS POUR 12 NUMÉROS
FRANCE, 44 Fr., ÉTRANGER, 60 Fr.

DIRECTEUR-FONDATEUR : PIERRE LAFITTE

20 MARS 1921 — NUMÉRO 863
DIRECTION : 90, CHAMPS-ÉLYSÉES
PUBLICITÉ : Ste Nlle DE PUBLICITÉ
11, Boulevard DES ITALIENS, PARIS

TOUS DROITS DE REPRODUCTION ET DE TRADUCTION RÉSERVÉS POUR TOUS PAYS, COPYRIGHT, MARS 1921, BY LIBRAIRIE HACHETTE. PARIS

LA DÉFENSE DES BUTS FRANÇAIS DANS LE MATCH D'ASSOCIATION FRANCE-IRLANDE

Le premier match international du football-association de l'année, mettant aux prises les équipes de France et d'Irlande, s'est disputé le 3 février, jour du mardi-gras, au Parc des Princes, devant 20.000 spectateurs. Cette partie fut surtout agréable à suivre par le jeu des avants. Les attaques de ceux-ci furent nombreuses et pressantes, on peut en avoir une idée d'après la photographie ci-dessus qui représente un groupe d'Irlandais et de Français aux prises pour la balle que notre gardien de but, Beaudier, parvient à dégager du poing. A la mi-temps, les Irlandais menaient par 2 buts à 0, la France marquait un but au cours de la seconde partie du match, mais ne parvenait pas à égaliser. Les Irlandais gagnaient donc par 2 à 1.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

PENDANT LE DISCOURS DU SOUS-SECRÉTAIRE D'ÉTAT DE L'AVIATION

Au cours du banquet, organisé le 9 février, pour fêter la nomination de Jacques Mortane, rédacteur en chef de la *Vie au Grand Air*, dans l'ordre de la Légion d'honneur, des discours furent prononcés par M. Laurent Eynac, sous-secrétaire d'État de l'Aviation, M. de Montjou, député, M. Ed. Fouret, président du Conseil d'administration de nos publications, M. Pierre Lafitte, directeur des publications Pierre Lafitte, et Jacques Mortane. On remarquera à la table d'honneur, *de gauche à droite :* MM. M. Romanet, Leblanc, de Montjou, Ed. Fouret, Eynac, J. Mortane, Pierre Lafitte, Fonck, Romanet père.

LE BANQUET DE JACQUES MORTANE

POUR FÊTER LA LÉGION D'HONNEUR DE NOTRE RÉDACTEUR EN CHEF, M. PIERRE LAFITTE, NOTRE DIRECTEUR, A ORGANISÉ UN BANQUET

Le 9 février, sur l'initiative de M. Pierre Lafitte, un banquet a été organisé, au restaurant Maire, pour fêter la nomination du rédacteur en chef de la *Vie au Grand Air*, Jacques Mortane, dans l'ordre de la Légion d'honneur. Cette fête, présidée par M. Laurent Eynac, sous-secrétaire d'Etat de l'Aéronautique, réunit plus de cinquante convives, parmi lesquels MM. Edmond Fouret, Pierre Lafitte, capitaine René Fonck, député, Guy de Montjou, député, Paul Calvin, Alfred Leblanc, colonel Mortenol, lieutenant-colonel Leclerc, Mlle Coats, Mme et M. Popard, Mme et M. de Flaugergues, de Romanet, Sadi Lecointe, Henry Roget, Jensen, Duchaussoy, Lashermes, Bathiat, Audemars, capitaine Max Boucher, docteur Nalpasse, Charles Ledoux, Guyot, René Hanriot, Serre, Lanquetin, Sidney Veit, représentant l'Aéro-Club d'Amérique, Castell, Roche d'Estrées, Saladin, capitaine Cambier, Galliot, Laville, Clemang, Pouget, Percheron, Marinus, de Caters, Serrois, Ede, Tomberg, sans oublier le père du nouveau légionnaire, M. Albert Romanet, directeur honoraire des Contributions indirectes, et ses frères, Maurice, décoré 24 heures avant lui, et René, secrétaires de la Société d'Encouragement.

Au dessert, M. Pierre Lafitte prit la parole :

Combien j'aimerais, dit-il, trouver des mots exacts et des images saisissantes pour essayer de synthétiser devant vous la personnalité de Jacques Mortane. Il y a bien longtemps que j'ai fait sa connaissance. Je ne me doutais certes pas lorsque je vis arriver, il y a seize ans, dans mon bureau, ce tout petit jeune homme, qu'il serait appelé un jour à jouer, dans l'histoire du Sport et de la Défense de notre pays, un rôle aussi prépondérant ! Mais je ne tardais pas à me rendre compte que ce petit jeune homme était aussi un homme.

Je m'en aperçus tout d'abord... à son caractère ! S'il est vrai que ceux qui ont mauvais caractère sont toujours des caractères, je vous assure que Jacques Mortane est quelqu'un ! Mais lorsqu'on le connaît bien et qu'on sait faire la part de ce qu'il y a d'impulsif et de primesautier dans sa nature, on a vite fait de se rendre compte que derrière ses paroles ou ses écrits, qui dépassent parfois sa pensée, se cache un cœur passionné et délicat !

On dirait presque, que, s'il a pris dans la vie cette attitude de matamore, c'est par une sorte de pudeur qui l'oblige à dissimuler la qualité charmante de ses véritables sentiments ! Mais c'est aussi parce qu'il a le dédain orgueilleux et noble de tout ce qui n'est pas net, de tout ce qui est truqué ou malsain, de tous les fantoches, de tous les parasites du patriotisme, de tous ceux enfin qui n'ont pas, comme lui, le seul et pur souci de l'avenir du sport, amalgamé à celui de son pays !

Car ne nous y trompons point : c'est bien le désintéressement de Jacques Mortane qui lui vaut aujourd'hui et la distinction flatteuse que nous fêtons ce soir et les précieuses preuves d'estime que vous avez bien voulu lui donner. Chacun de nous se rend bien compte que si Jacques Mortane avait voulu monnayer ses compétences et ses influences, il disposerait probablement aujourd'hui d'un gros capital, mais il aurait, par contre, perdu beaucoup d'intérêt.. C'est donc du fond du cœur que j'adresse, à mon vieux camarade de lutte et de travail, mes félicitations fraternelles...

Puis, après avoir lu des lettres d'excuses, notamment de MM. P.-E. Flandin, Edouard Herriot, Raoul Persil, général Hirschauer, Jean de Castellane, Abel Henry, Tristan Bernard, Romain Coolus, Henri Duvernois, H. Huguet, Henri Desgrange, Victor Breyer, Breton, Léon Bailby, baron du Teil, Jacques May, Motti, Jean Casale, Campinchi, Mlle Suzane Lenglen, Charlemont, M. Pierre Lafitte termina en ces termes :

De tels témoignages d'admiration, mon cher Mortane, doivent vous récompenser de vos belles années de rude labeur. Vous savez que vous pouvez compter sur mon amitié, comme, moi, je m'appuie sur la vôtre. Vous savez aussi que vous pouvez encore être plus « embêtant » dans l'avenir que vous ne l'avez été dans le passé, sans que, pour cela, nos affectueuses relations en soient diminuées, car je me souviens à propos de cette définition charmante de l'amitié : « Un ami, c'est quelqu'un qu'on connaît bien et qu'on aime tout de même... » Et que l'on embrasse aussi... tout de même.

MM. Edmond Fouret, président du Conseil d'administration de nos publications, Guy de Montjou, député, Laurent Eynac, sous-secrétaire d'Etat de l'Aéronautique, firent ensuite un éloquent éloge de notre rédacteur en chef, qui, très ému, clôtura la série des toasts en remerciant l'assistance :

M. Pierre Lafitte affirme que ma facilité d'élocution ne s'exerce que lorsque je lance mon venin sur autrui. Il exagère. Là aussi je bafouillerais si je devais me tenir debout devant une assemblée assise.

Il m'arrive, je le reconnais, de mordre, mais j'ai au moins la satisfaction de n'avoir jamais combattu que pour des causes que je croyais justes, d'avoir toujours fait abstraction, dans mon métier, de mes rancunes et amitiés personnelles et de n'avoir lutté que contre les mercantis du muscle, les saboteurs du sport et les dépioteurs de France. Pour les uns, je bois à la Santé, pour les autres, au Cherche-Midi.

C'est ce qui fait que j'ai pas mal d'ennemis. C'est ma plus grande fierté. Les ennemis ne sont-ils pas d'ailleurs un bienfait des dieux ? Sans eux, comment pourrait-on apprécier les amis ?

J'arrive ainsi au moment le plus délicat et le plus troublant. Jamais vous ne saurez l'émotion qui m'étreint. Il est si bon de se sentir entouré d'affection, lorsqu'on se croit — peut-être à tort ! — digne de l'éveiller.

Je tiens à remercier du fond du cœur M. Edmond Fouret d'avoir accepté de venir. Je remercie les trois représentants de toutes les publications Pierre Lafitte qui se trouvent ici : vous, mon bien cher Directeur depuis seize ans, Mme de Flaugergues et M. Paul Calvin, mon affectueux mentor à mes débuts dans le journalisme. Merci aussi aux Services de publicité que je salue respectueusement en la personne de Mlle Coats, amicalement en la personne de MM. Clemang et Serrois.

Autour de moi, ce sont toutes les phases de ma vie qui se déroulent. Je regrette que M. Edouard Herriot ne soit pas des nôtres : c'eût été complet, car c'est lui qui, étant mon professeur de rhétorique, me donna l'amour du travail. Ce fut une telle révélation pour moi que je renouvelai ma rhétorique... Je ferais mieux de ne pas m'en vanter, ça vexe mon père, mais puisque c'est la vérité !

C'est ma vie de journaliste, c'est vous M. Pierre Lafitte qui ne vous êtes jamais lassé de mon sale caractère et qui m'avez formé complètement. Et — comme vous me connaissez bien ! — vous avez toujours consenti à être pour moi un ami plutôt qu'un patron.

C'est ma vie de soldat : à vous mes remerciements, capitaine Max Boucher, mon chef d'escadrille au front, où je vous vis faire tant de belles choses ; à vous ma reconnaissance émue, colonel Leclerc, qui, au moins quatre fois, m'avez sauvé du Conseil de guerre où l'animosité, souvent anonyme, voulait m'envoyer à cause de mes campagnes de presse et de ma pénible habitude de ne farder ni les faits, ni les caractères. Ce sont là des choses qu'un caporal n'oublie pas! A vous, enfin, colonel Mortenol, mon respect et ma gratitude; à vous, docteur Nalpasse, ma joie de vous revoir ici.

C'est ma vie de sportif : je vois autour de cette table, outre Mme Irène Popard, déesse de la gymnastique harmonique, des constructeurs, des champions, des as, des confrères et je ne vois que des amis. Je vois ces véritables frères que furent toujours pour moi Alfred Leblanc et de Romanet. Ils furent les compagnons de mes luttes, de mes joies, de mes tristesses et, l'an dernier, où ma vie ne tenait qu'à un fil, ils furent là, à mon chevet, à Monaco, souffrant de mes souffrances.

Je vois enfin les grands politiciens, mais je suis navré de ne pas pouvoir remercier personnellement M. Flandin de ce qu'il fit pour l'aviation et... pour moi, ce qui ne gâte rien. Je vois ces fervents et ces vaillants Guy de Montjou et le glorieux as des as, le capitaine Fonck.

Et vous, mon cher Ministre, dont l'amitié m'honore, vous que j'ai appris à admirer comme héros et comme apôtre, comment vous dire ce que je ressens à votre égard? Je ne trouve pas de mots pour vous exprimer ma reconnaissance et mon affection respectueuses. Je suis fier de la marque de sympathie que vous avez bien voulu me donner et je vous dis merci, comme l'Aviation vous remercie de ce que vous êtes en train de faire pour elle.

Il me reste à adresser mes félicitations aux récents décorés: à vous, mon cher Leblanc, que la rosette a récompensé de tant de prouesses, de tant de travaux, de tant d'initiatives heureuses pour la France ; à vous, M. Serre, directeur éminent de la Maison Farman ; à toi, Sadi Lecointe, l'homme de la vitesse, le rival et ami de Romanet ; à toi, mon frère Maurice, décoré avant moi, et dont je ne dirai pas le bien que je pense, et au grand Bossoutrot, retenu par la maladie à Arcachon.

Mon cœur est petit, mais je bois dans mon cœur où vous tenez tous. Oui, vous êtes tous des amis et, chez moi, ce mot n'est pas une banalité. L'amitié est un culte trop précieux pour qu'il soit galvaudé.

J'étais heureux de mon ruban, je ne vous le cache pas. Grâce à la manifestation de ce soir, je le suis plus encore. La croix, c'est quelque chose dans le genre de la taxe de luxe : elle n'augmente pas la valeur du produit, mais flatte l'amour-propre du fabricant, n'est-ce pas, papa ? Aussi maintenant que je l'ai obtenue, au travail pour la mériter !

Et le père de Jacques Mortane, qui porte allègrement ses quatre-vingt-trois ans, vint embrasser son fils aux applaudissements de l'assistance.

LES GRANDES ENQUÊTES DE LA "VIE AU GRAND AIR"

COMMENT JE SUIS VENU AU SPORT

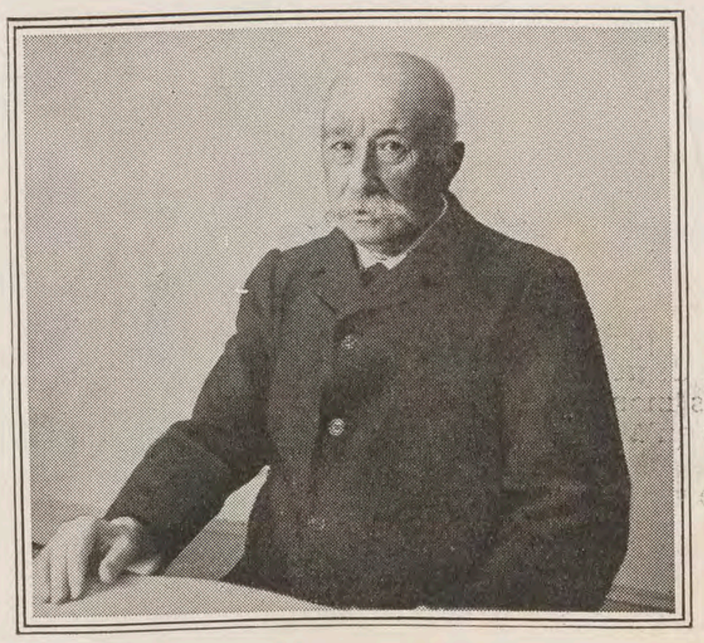
Nous commençons dans ce numéro la publication d'une enquête à laquelle ont bien voulu participer tous les plus grands champions. Nous leur avons demandé de nous rappeler dans quelles conditions ils vinrent au sport et quel événement les poussa à pratiquer un exercice physique quelconque.

Il est certain qu'un athlète, du jour où il est devenu célèbre, intéresse la foule dans tous ses faits et gestes. Mais ne croyez-vous pas plus passionnant de savoir de quelle façon le hasard l'a poussé à devenir un sportif ? Sans Descamps nous n'aurions peut-être jamais eu Georges Carpentier. Notre série prouvera que la Providence a souvent joué un rôle dans les décisions qui nous ont permis de posséder de si remarquables représentants.

Pour un grand nombre de nos collaborateurs occasionnels, nous avons pu nous procurer leur photographie à l'époque de leurs débuts. Cette documentation ajoutera un attrait de plus à cette consultation dont l'intérêt sera, nous n'en doutons pas, apprécié, comme il convient, par nos lecteurs.

C'ÉTAIT EN 1856... dit Clément ADER

Le père du plus lourd que l'air, l'homme qui vola le premier, le glorieux précurseur, Clément Ader, va nous conter de quelle façon, dans sa jeunesse, il découvrit les deux grandes bases de l'aviation, la courbe de sustentation et les voies aériennes :



CLEMENT ADER

Le précurseur de l'aviation, l'homme qui vola le premier, nous conte de quelle façon il eut, dès son enfance, l'idée de consacrer sa vie et son génie au triomphe du plus lourd que l'air.

Il y a soixante-six ans, encore enfant, j'étais déjà hanté par l'idée de voler. Je m'exerçais à combiner force cerfs-volants et je ne me lassais pas d'examiner insectes et pierrots. Le hanneton me tourmentait, avec ses deux fourreaux sur le dos qui me faisaient l'effet de le gêner considérablement. Je les lui enlevai et il n'en vola pas mieux. Bien au contraire, il me semblait tout paralysé et retombait à terre. Je fis l'inverse, je coupai les ailes à un autre et lui étalai horizontalement ses deux fourreaux à l'aide d'une fibre de roseau nouée avec de la soie.

J'attachai l'extrémité d'un fil à la tête du hanneton et je tirai de l'autre bout en courant ; mon insecte resta très bien suspendu en l'air. Mais, me dis-je, s'il avait ces fausses ailes, plates comme mes cerfs-volants, il volerait beaucoup mieux ? Et, séance tenante, en remplacement des siennes, je lui en fis une paire, très plane, en papier gommé. Mon hanneton se soutint, très mal, et seulement parce que je courais plus vite. Je fus déconcerté ! Roulant ensemble fil, ailes et insecte, de dépit je jetai les morceaux.

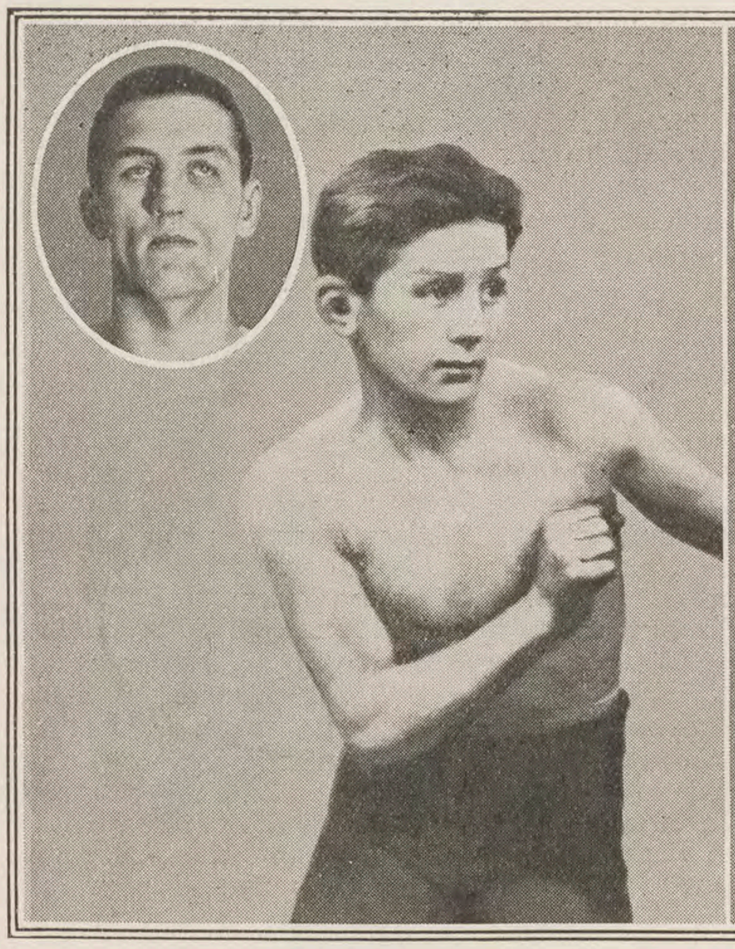
Mais l'idée restait dans ma tête. Je pris un pierrot, lui ouvris ses petites ailes et voilà que, lui aussi, les avait parfaitement creuses. Je ne pus en trouver la raison que dans la grande élasticité de ses plumes qui devaient probablement se redresser complètement pendant le vol.

Cependant je doutais, lorsque, quelques jours après, un soir de soleil couchant, je vis passer furtivement un martinet Au milieu de ses folles évolutions, je crus apercevoir encore dans ses ailes le même creux bien estompé par la clarté rasante de l'horizon. Je courus en hâte me faire prêter une jumelle et m'en retournai vite à mon observatoire, près de l'église, rendez-vous des martinets. J'y revins le lendemain, puis tous les soirs, lorsque le soleil brillait. Malgré leur vol endiablé, je constatai invariablement que leurs ailes étaient bien concaves, parfaitement visibles au bout de la jumelle. Je pouvais même observer les différences dans l'accentuation de leur courbure, très peu prononcée à l'avant, très peu à l'arrière.

Un peu plus tard, je remarquai que cette courbe était une spirale logarithmique, plus ou moins accentuée selon les espèces et la vitesse de leur translation, mais que, toutefois, dans sa caractéristique, elle demeurait commune à tout ce qui vole, depuis le plus petit insecte jusqu'aux plus gros oiseaux... et j'ajouterai même y compris les aviateurs d'aujourd'hui.

Vers cette même époque, mon attention d'adolescent était bien intriguée par les crochets, montées et descentes subites, contorsions en avant et en arrière des hirondelles, pendant que les grands vents d'autan du Midi choquaient les tertres de la rivière. Avec leurs ailes presque pliées, leur tête très obliquement pointée dans le courant d'air, ces charmants oiseaux ne devaient que happer des insectes. Pour y parvenir ils exécutaient aisément mille difficultés. Des pigeons passaient quelquefois, presque au ras de l'eau, et on les voyait subitement faire un bond prodigieux par-dessus le tertre, sans le moindre battement d'aile.

J'avais des pigeons et des poulets en ma demeure. Un matin, j'en pris un de chaque espèce et je me rendis au bas du tertre, près de l'eau. Je lâchai tout. Le pigeon remonta d'aplomb comme une flèche et



GEORGES CARPENTIER

Georges Carpentier débuta dans la boxe à l'âge de 11 ans, alors qu'il devait devenir mineur.

Mlle SUZANNE LENGLEN

Mlle Suzanne Lenglen remporta son premier titre de champion du monde à l'âge de 15 ans.

LUCIEN GAUDIN

Très versé dans tous les sports, Lucien Gaudin se consacra spécialement à l'escrime à 15 ans.

fut plus tôt que moi rendu au pigeonnier. Quant au poulet, voletant contre le tertre, il ne cherchait qu'à s'y accrocher.

J'allais essayer d'imiter les oiseaux ! Sans conscience de ma témérité, je me fis un costume d'oiseau : je pris ma plus grande veste, dont j'attachai le fond à ma ceinture ; avec quelques mètres de lustrine, je rejoignis les manches aux basques de mon habit et, par surcroît d'ampleur, un bâton à chaque main, sur lequel était clouée l'extrémité de la lustrine, me donnant l'aspect d'un monstre nocturne.

Par une nuit noire, je partis ainsi accoutré, mes bâtons repliés sous les bras, les mains dans mes poches pour me donner l'air d'un être humain ; des chaussons aux pieds, l'œil ouvert et l'oreille tendue pour savoir si quelque imprévoyance ne m'avait pas trahi et pour éviter surtout d'être suivi.

Par un long détour, je me dirigeai vers un endroit désigné sous le nom de Fabas, lieu désert et sauvage à l'époque. Il était très propice pour ma tentative : depuis la pente douce, la déclivité augmentait jusqu'à la rive, abrupte comme une falaise.

Arrivé au but, le vent d'autan soufflait directement contre la rive. Quoique en pleine obscurité, je me mis en position, non sans trébucher à chaque pas. Pressé d'arriver à mes fins, je choisis une pente très inclinée. J'ouvris à peine les bras et aussitôt les bâtons m'échappèrent des mains. Je faillis être déshabillé par le vent. Je commençai à regretter d'être seul. Cependant, je réajustai tant bien que mal mon équipement et me réfugiai à tâtons sur une pente plus douce.

Faisant face au vent, le corps très courbé et penché, je portai mes bras complètement à l'arrière, je les ouvris très doucement et, à chaque coup de vent, je les rentrai avec prudence. Je renouvelai cette manœuvre et, chaque fois, tandis que mes bras fatiguaient de plus en plus, mes pieds me supportaient de moins en moins.

Je finis par m'armer d'audace. Malgré les flottements de ma voilure improvisée, tiraillée par un gros vent très irrégulier, je réussis à tendre suffisamment les étoffes. Le buste penché à des degrés différents, je modérais ou j'augmentais la prise du vent sous mon envergure et, reposant à terre sur la pointe des pieds, je n'avais qu'à plier les jambes pour être soutenu dans l'air.

Une fois, laissant plus d'action au vent, je me sentis emporté bien plus loin. Dans ces ténèbres, très impressionné par les grondements de l'autan, j'eus peur. Il me semblait qu'un fantôme hideux me saisissait sans cesse et je n'osais plus continuer.

Je cachai, dans le secret de mes pensées, ces deux petites trouvailles : la courbe de sustentation et la voie aérienne, dont, d'ailleurs, je ne comprenais nullement l'importance.

Ce ne fut que plus tard, en poursuivant mes recherches, qu'il me fut permis de mieux les apprécier, et seulement en 1882, dans mon excursion en Algérie, qu'il me fut possible d'en reconnaître définitivement l'existence et de constater leur consécration par la nature, au vol des grands oiseaux.

Clément ADER.

LES JEUX DE MAINS ÉTAIENT, ALORS, POUR CARPENTIER, JEUX DE VILAIN

Georges Carpentier était destiné à la mine. Il y serait allé comme galibot, s'il n'avait pas eu la chance de trouver en François Descamps un professeur de gymnastique particulièrement perspicace :

Dans les journaux sportifs, je lis souvent à la petite correspondance : « Non, Carpentier n'a pas été mineur, » ou, ce qui veut être plus spirituel : « Carpentier fut mineur jusqu'à sa majorité. » Une fois pour toutes je vais répondre pour fixer ceux que mon passé intéresse aussi ardemment !

J'avais onze ans et j'étais élève de François Descamps à la Régénératrice, société de gymnastique de Lens. Descamps était boxeur et prenait part aux championnats de France, chaque année. Nous le considérions comme un génie du pugilisme. Il apprenait la boxe française aux grands, mais me trouvait trop petit et trop diable pour m'initier aux secrets d'un art que j'absorbais en moi, tandis que je regardais faire les autres.

Un jour, pendant une récréation, notre professeur, que nous croyions en train de vider une pinte à l'estaminet, rentra subrepticement. J'avais les gants à la main et faisais assaut avec un camarade plus âgé et plus vigoureux, que je maltraitais cependant. Jamais je ne sus comment se serait terminée la rencontre, car l'arrivée de Descamps joua le rôle de l'éponge qu'on lance au milieu du ring, en signe d'abandon.

Je crus presque que ma dernière heure était arrivée ! Au lieu de me gronder et de me tirer les oreilles, mon maître vint à moi et me demanda : « Aimerais-tu la boxe par hasard ? » Intérieurement et sans respect, je répondis : « Tu parles ! » Mais en réalité, je me contentai d'acquiescer de la tête. « Eh bien, mon petit, on verra ça, car tu m'as l'air d'avoir des dispositions ».

Tels furent mes débuts. Quelques mois après, je me classais dans les championnats du Nord.

Georges CARPENTIER.

Mlle LENGLEN COMMENÇA PAR LE DIABOLO

Mlle Suzanne Lenglen, notre prodigieuse championne de tennis, peut-être le plus remarquable échantillon du sport français, ne vint au tennis qu'après avoir exercé son adresse au diabolo :

Comment je suis venue au sport ? Peut-être sous l'influence du milieu familial où les sports les plus divers ont toujours été en honneur. A neuf ans, le croquet et le diabolo m'intéressaient beaucoup, mais il y avait à la maison un court de tennis et bientôt la raquette remplaça définitivement le maillet et le diabolo.

Mon père fut mon premier adversaire et mon premier maître. Sans être un joueur de marque, il fut et est encore pour moi le guide le plus sûr. Sa direction et sa volonté tenace, sa grande expérience sportive me servent chaque jour.

J'ai commencé à onze ans. Trois mois après, en 1911, je participais avec succès au tournoi de Chantilly. En 1912, je gagnais les handicaps simple et mixte à Compiègne. Au printemps de 1913, je jouais comme scolaire au Club de Nice.

C'est ici que se place l'événement capital qui m'a définitivement amenée au sport. M. G. M. Simond, le juge-arbitre bien connu, me fait savoir un jour qu'Antony Wilding désire jouer le Championnat mixte avec moi au tournoi du Carlton-Club à Cannes et que je suis engagée dans le Championnat simple dames où je devrai jouer contre Mme Winch, une des meilleures joueuses anglaises de l'époque.

Les dirigeants du Club de Nice conseillent à mon père d'accepter sans penser que je puis gagner même un set, mais en trouvant que ce sera une leçon de premier ordre. Dans ce match, qui restera le plus mémorable de ma carrière et qui, on peut le dire, en décida, je réussis enfin à gagner après plus de deux heures d'une lutte acharnée Au commencement du troisième set, fatiguée, je voulus abandonner. Mon père, me montrant alors mon adversaire, aussi épuisée que moi, se

MARCEL BERTHET
Après de pénibles débuts en cyclisme, gagna la catégorie des Tout-Petits dans Paris-Dieppe.

LÉON DE NYS
Le coureur à pied Léon de Nys, avant de se révéler en 1920, était un excellent nageur.

BONNARDEL
Dès l'âge de 12 ans, il hésita entre le rugby et l'association. Il opta pour le ballon rond.

contenta de me répondre : « Regarde en face ! » Je compris et, rassemblant tout mon courage, je gagnai ce dernier set, 6/3.

Le grand champion Antony Wilding qui m'a toujours témoigné la plus grande bonté et qui, malgré l'heure du déjeuner, n'avait pas voulu quitter les lignes, m'encourageant constamment, montra une joie extrême. « Pas trop de matches pour le « Baby », dit-il à mon père, surtout ne la fatiguez pas. Ce sera une grande joueuse ! » Et voilà comment sur le pronostic du célèbre champion disparu, je suis définitivement entrée dans le sport.

Suzanne LENGLEN.

L'AMOUR-PROPRE DE LUCIEN GAUDIN FIT DE LUI UN CHAMPION

Lucien Gaudin, champion du monde hors classe d'épée et de fleuret, est depuis de longues années notre gloire de l'escrime. Il y parvint pour se venger d'un affront !

Dès mon enfance, mon père, qui était colonel du génie et avait été un tireur de mérite, me fit pratiquer à peu près tous les sports : bicyclette, natation, tennis et surtout le cheval et l'escrime. Inutile de vous dire que je ne pratiquai ce dernier que contraint et forcé. Il est en effet à remarquer que l'escrime, qui est un des sports les plus intéressants et en tout cas le plus scientifique, est par cela même probablement le plus pénible et le plus aride à ses débuts.

Je faisais donc vaguement des armes avec un maître militaire et je finissais mes études au lycée Carnot où professait le maître Carrichon. J'avais pour condisciple de rhétorique Merlou, le fils de l'ancien député, qui passait pour l'as des escrimeurs du lycée. Lui ayant dit, un jour, d'un air suffisant que je faisais des armes, il me regarda avec quelque pitié et me dit qu'il ne tenait qu'à moi de recevoir une volée. Nous allâmes, pendant la récréation, à la salle et je reçus effectivement la volée annoncée, malgré ma défense rageuse et mouvementée.

Le maître Carrichon nous regardait et me reprocha de la manière la plus véhémente la façon dont je pratiquais l'escrime. Il reconnut cependant que j'avais des qualités naturelles de vitesse et de jugement. Il me conseilla donc de m'inscrire à la salle du lycée, ce que je fis car je n'avais plus qu'un désir, me venger de Merlou !

A partir de ce jour, je me mis à l'entraînement, entraînement que, hormis les cinq années de guerre, je ne devais plus quitter ! Deux mois après, je « baladais » Merlou et je gagnais le Championnat de France scolaire de 1903. Je fus champion de France amateur (fleuret) l'année suivante, et, en 1905, je gagnai mon premier Championnat du monde d'épée.

A la mort du maître Carrichon, le grand Louis Mérignac voulut bien s'occuper de moi avec le dévouement que tous connaissent à l'A. C. F. et c'est maintenant son fils qui me donne ses précieuses leçons. Je ne saurai jamais assez dire quelle reconnaissance et quelle admiration profondes j'ai pour ces prestigieux professeurs et ces magnifiques entraîneurs d'hommes.

Lucien GAUDIN.

BERTHET OU LE TOUT PETIT DEVENU GRAND

Le champion cycliste Marcel Berthet, l'ancien recordman du monde de l'heure sans entraîneur, qui vient de gagner les six jours de Bruxelles, n'eut pas de chance avec la bicyclette à ses débuts :

Sans savoir tenir en équilibre sur les deux roues, il y eut un jour location d'un cycle. Deux heures plus tard, je ramenais la bicyclette en accordéon. Ce début très quelconque me refroidit et une bonne gifle paternelle me réchauffa la joue.

Mon frère possédant une machine, je profitai de son absence pour ouvrir le cadenas et m'exerçai dans la cour de l'immeuble. La concierge n'était pas mon amie : pots de fleurs et plantes grasses ne trouvaient aucune faveur devant mon équilibre mal assuré !

Enfin, j'eus ma machine ! Quelques mois plus tard, je me classai victorieusement dans la catégorie des Tout Petits de Paris-Dieppe, organisée par l'Association Vélocipédique d'Amateur. Si j'ai conservé les couleurs bleu-ciel et or de l'A. V. A., par contre, ce jour-là, j'avais pris le départ en tenue de touriste avec le faux-col. Et, en 1902, les faux-cols étaient de belle hauteur et sinistrement empesés !

Au lendemain de ma performance, j'étais persuadé que le monde m'appartenait et que j'étais regardé par tous qui reconnaissaient aisément en moi le fameux Tout Petit.

Marcel BERTHET.

DE NYS FUT D'ABORD CHAMPION DE NATATION

La grande révélation de la course à pied de 1920, le coureur à pied Léon de Nys, champion du Racing-Club de France, a totalisé au cours de la saison les plus importants succès sur piste, sur route et à travers champs. Et c'est pourtant le hasard qui le conduisit à la course à pied.

En 1919, quelques camarades de Romainville m'invitèrent à faire partie d'une société sportive de cette localité et j'entrai alors à la J. S. S. R. Quelques courses insignifiantes ne m'engagèrent pas à persévérer et je lâchai l'athlétisme pour la natation. Mon entraînement dans ce sport me permit de remporter le titre de Champion du kilomètre de nage à la F. S. T.

Pris à nouveau du désir de me mesurer avec les étoiles de la course à pied, je profitai d'une occasion qui se présenta le 7 janvier 1920, jour où j'appris que Vermeulen courrait aux Lilas, le dimanche 11. Je m'empressai de porter mes vingt sous d'engagement (en ce temps-là, je n'avais pas encore de manager !) et le dimanche j'avais la satisfaction de terminer troisième à douze secondes de Vermeulen et à six de Waltispurger.

Ce résultat me mit beaucoup d'espoir au cœur. Je m'inscrivis dans le cross de l'*Intransigeant*, sous le nom de Bertrand, ce qui ne constituait pas une malice de ma part, comme d'aucuns l'insinuèrent, ce nom étant simplement celui de mon beau-père. Je tenais seulement à éviter la confusion avec Denis, le racingman également engagé. Vous savez comment je gagnai. C'est alors que j'entrai au R. C. F. dont les dirigeants ont fait de moi le coureur que je suis actuellement.

Parmi tant de courses disputées par moi, gagnées ou perdues — telle la revanche des Olympiades à Colombes, où je représentais la France et où je fus battu de peu — une seule me laisse un souvenir joyeux. C'était le cross de l'*Auto* de 1920 : il commença par un match de rugby, au départ, dans l'étroite rue de la Tourelle. Voyez d'ici un pédestrian pratiquant, en courant, le sport cher à Crabos ! Le manque de connaissances des règlements de la F. F. R. me coûta la première place, ayant été piétiné au départ par plus de cent-cinquante camarades. Il est vrai que j'étais un peu novice...

Léon DE NYS.

(A suivre.)

AUTOMOBILE

LE MEETING DE LA CORSE

LA CORSE VA OFFRIR UNE LARGE PLACE AU SPORT — UN TRÈS IMPORTANT MEETING AUTOMOBILE S'Y DÉROULERA DU 17 AU 26 AVRIL. LE GRAND PRIX SE DISPUTERA LE 20 AVRIL

Du 17 au 26 avril prochain, la Corse appartiendra à l'automobile. Le Comité de propagande qui s'y est constitué, sous le patronage d'honneur du Président de la République, du Prince de Monaco, de plusieurs ministres, sénateurs, députés et conseillers généraux, vient de se transformer en Automobile-Club de la Corse et a élaboré un programme sportif et touristique, dont le double mérite sera de faire admirer à de nombreux visiteurs les beautés trop peu connues de la grande île française et d'en familiariser les habitants avec l'automobile dont les spécimens sont encore presque inconnus en dehors des principales villes et de l'artère principale qui relie Bastia à Ajaccio.

Ce programme comporte un Grand Prix pour voitures automobiles, une course et un grand concours d'endurance pour motocyclettes et cyclecars, une série d'excursions pour les touristes venus en Corse. En voilà pour huit journées bien remplies.

Voyons d'abord la partie sportive.

La première journée sera consacrée au pesage, poinçonnage, plombage et vérification des véhicules concurrents ; c'est à Bastia que cela se passera.

Le lendemain, 18 avril, épreuve éliminatoire. Afin d'éviter l'engagement dans le Grand Prix de la Corse de voitures insuffisamment rapides, capables de gêner les autres concurrents, tous véhicules, engagés dans cette épreuve, devront, sur une distance de 5 kilomètres en palier et en ligne droite, faire une moyenne de 100 kilomètres à l'heure, aller et retour, départ lancé.

Le 19 avril, sur le parcours du circuit, course de vitesse réservée aux motocyclettes de 350 et 5.000 centimètres cubes, et aux cyclecars. Deux tours du circuit, soit 294 km. 600.

Le 20 avril, Grand Prix de la Corse pour voitures automobiles de tourisme de 3 litres de cylindrée au maximum. Trois tours du circuit, soit 441 km. 600. Voici d'ailleurs la définition exacte du type de voiture admis à prendre part au Grand Prix :

Le poids minimum est fixé à 1.000 kilogrammes.

La carrosserie devra répondre aux conditions suivantes :

Quatre places ayant chacune une largeur d'assise d'au moins 0 m. 45, coussins garnis.

Largeur extérieure minimum de la carrosserie à la hauteur des dossiers des sièges : 1 mètre.

Entrée de carrosserie : 0 m. 95 au minimum. (On entend par entrée de carrosserie la distance comprise entre la partie inférieure du volant et la tangente à l'avant de la roue arrière.)

Ailes avant et arrière rigides, de 0 m. 22 au moins de large, enveloppant les roues à partir d'une tangente perpendiculaire et reliées aux marchepieds qui ne pourront être plus élevés que le moyeu des roues.

Pare-brise de 0 m.95 de largeur au minimum et d'une hauteur telle que la capote développée affleure à la partie supérieure du cadre.

Capote avec rideaux pouvant abriter complètement les quatre places. Les capotes se dissimulant dans la carrosserie sont autorisées, mais leur fonctionnement pratique devra être justifié devant le jury.

Le capot sur le moteur est obligatoire et devra être, ainsi que le pot d'échappement et la tuyauterie, du type courant.

L'équipage de la voiture doit comporter deux personnes côte à côte. Un lest inutilisable de 120 kilos chargera les places arrière.

Cette qualification élimine ainsi les voitures de pure vitesse et définit bien le véritable type de tourisme-sport, léger, puissant, consommant peu et pouvant néanmoins transporter confortablement et vite quatre personnes. L'épreuve présentera donc pour le

moins autant d'intérêt qu'une grande épreuve de vitesse pure et fournira non moins d'enseignements utiles.

Le circuit fermé sur lequel se disputera le Grand Prix de la Corse mesure 147 km. 300 au tour. Il présente tous les genres d'accidents de route que le touriste est appelé à rencontrer au cours de ses excursions : virages, montées, descentes, ponts difficiles, passages à niveau, lignes droites et paliers, mais très bon sol en général.

Trois routes nationales le composent : la route de Bastia à Ajaccio et celle du Tavignano qui rejoint l'une à l'autre entre Corte, au centre de l'île, et Cateraggio au bord de la mer.

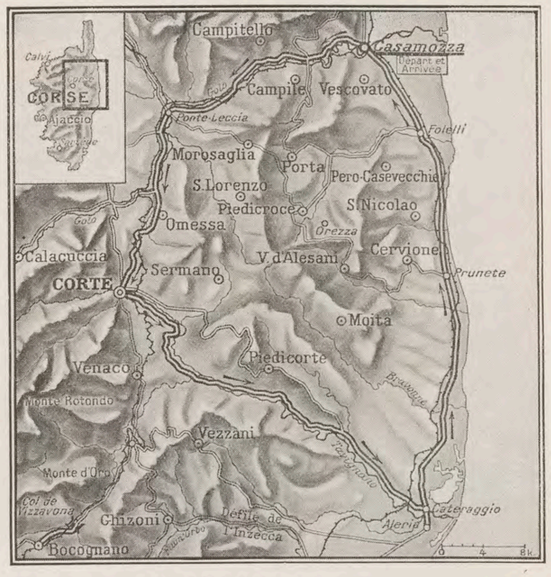
Le départ de la course, comme l'arrivée, auront lieu à Casamozza, à 20 kilomètres de Bastia. Dès le début, la route s'engage dans la vallée sauvage et sinueuse du Golo qu'elle remonte jusqu'à Ponte Leccia et Francardo, où elle s'élève plus rapidement pour franchir le col de San Quilico à l'altitude de 566 mètres et redescendre ensuite vers Corte que la course traverse en grande partie

De Corte, premier sommet du triangle, à Cateraggio, 48 kilomètres de descente dans la vallée du Tavignano, puis on atteint la route orientale qui suit le bord de la mer jusqu'à Casamozza et comporte plus de 40 kilomètres de ligne droite en palier.

Dans cette dernière partie du circuit, cinq passages malencontreux coupent la route ; mais, d'une part, les abords et le passage en seront refaits par les Ponts et Chaussées, de telle sorte que les automobiles pourront les passer en vitesse et, d'autre part, grâce à l'obligeance de la direction des Chemins de fer de l'île, les rôles seront renversés, c'est-à-dire que les passages à niveau resteront ouverts pour la route et seront fermés pour les trains, qui devront chaque fois marquer l'arrêt et ne passer qu'après l'autorisation du garde-barrière. Ce dernier sera prévenu de l'arrivée des voitures par un poste téléphonique placé à 2 kilomètres de distance.

Le réseau télégraphique sera, pendant les deux journées de course, à la disposition de la Commission sportive du circuit, de telle sorte que tous les incidents de l'épreuve, les passages des concurrents aux points extrêmes seront immédiatement transmis au poste de l'arrivée.

Passons maintenant aux détails du programme élaboré par les touristes. Sept excursions différentes seront organisées pour eux et elles suffiront pour leur faire connaître tout ce que l'île possède de curiosités et de sites pittoresques, vallées sauvages ou riantes, forêts superbes de sapins ou de châtaigniers, golfes profonds, cols élevés d'où l'on jouit de merveilleux panoramas.



LE CIRCUIT DE CORSE

Carte du circuit du Grand Prix de Corse qui sera disputé le 20 avril. Le tour mesure 147 kil. 300. Il sera couvert 3 fois.

Une journée sera consacrée à la Castagniccia, région accidentée et boisée autour de laquelle se déroule le circuit ; une autre à la Bologne avec visite de l'île Rousse, Calvi, et retour par le col de San Colomban ; une troisième permettra de faire le Tour du Cap. Puis

A 20 KILOMÈTRES DU DÉPART

Le vieux pont génois de Ponte-Leccia, sur lequel passeront les coureurs dans la première partie du circuit, entre Casamozza et Corte, est l'une des curiosités de Corse.

on ira de Bastia à Ajaccio par le col de Vergio, Evisa et les Calanches de Piana et d'Ajaccio ; on rayonnera encore vers Bocognano, Vizzavona, séjour estival en pleine forêt, à 1.100 mètres d'altitude ; on ira traverser le sauvage défilé de l'Inseca, visiter Zicavo, Sartène et, si l'on en a le temps, la si curieuse ville de Bonifacio, d'où l'on voit à quelques kilomètres les côtes arides de la Sardaigne.

Tel est le programme alléchant du meeting de la Corse. Tous les moyens de transport pour les touristes et les voitures seront facilités et organisés au départ de Nice ; des billets collectifs permettront d'obtenir d'importantes réductions sur les prix de transport. Quant à l'accueil qui attend les visiteurs dans l'île, on peut le garantir non pas seulement cordial, mais même enthousiaste, et l'hospitalité corse s'affirmera d'une façon qu'on n'eût jamais osé la soupçonner : on compte loger gratis le plus grand nombre de visiteurs.

Voilà donc une occasion peu ordinaire d'aller passer une dizaine de jours dans un département français que ses habitants, jusqu'à ce jour, sont presque les seuls à connaître. Paul MEYAN.

PARIS-NICE MOTOCYCLISTE

LA COURSE DE MOTOCYCLETTES PARIS-NICE AVAIT UN RÈGLEMENT QUI NE POUVAIT PAS PERMETTRE DE TIRER DES ENSEIGNEMENTS BIEN NETS DES RÉSULTATS OBTENUS

La grande épreuve annuelle de motocyclisme vient de se dérouler et, elle a, à son ordinaire, remporté un très vif succès au point de vue de la curiosité éveillée sur tout le parcours par le passage des concurrents.

On peut se demander d'ailleurs si ce n'est pas le but principal qui était recherché dans ce concours : il est difficile, en effet, de lui en découvrir un autre.

Un concours peut avoir deux objets : ou bien chercher à mettre en lumière certaines qualités bien déterminées des véhicules qui y prennent part, le choix de ces qualités dépendant du règlement des concours, ou bien ce peut n'être simplement qu'une épreuve de propagande.

Le règlement de Paris-Nice, tel qu'il s'est couru cette année, ne saurait prétendre mettre en lumière aucune qualité des véhicules qui y prirent part ; entendez par là que j'estime que tous les motocycles actuels, motocyclettes, sidecars et cyclecars sont capables, s'ils sont vraiment dignes de ce nom, de réaliser sans effort ce qu'on a demandé aux concurrents de Paris-Nice, les résultats obtenus l'ont, du reste, surabondamment montré ; il s'agissait, en effet, uniquement de parcourir ces 1.200 kilomètres à une vitesse moyenne contrôlée de 30 kilomètres à l'heure.

Il faut bien s'entendre, d'ailleurs, sur le sens qu'il convient de donner à cette vitesse de 30 kilomètres de moyenne : pour cela, il nous suffit d'examiner comment elle est contrôlée.

Sur tout le parcours, un certain nombre de contrôles fixes et connus des concurrents ont été installés dans les principales villes, divisant ainsi chaque étape en un certain nombre de sections. Sur chacune de ces sections, les véhicules engagés devaient marcher à une vitesse de 30 à l'heure, ou plutôt il devait s'écouler entre le passage du même véhicule, dans deux contrôles successifs, un nombre de minutes égal à deux fois le nombre de kilomètres qui séparaient ces deux contrôles.

Cela ne veut pas dire du tout que dans l'intervalle les concurrents aient dû observer réellement la vitesse moyenne de 30 à l'heure, et cela, aucun des concurrents ne l'ignorait. En réalité, ils marchaient tous de la façon suivante : en partant du départ ou d'un contrôle, on allait à la vitesse la plus grande possible compatible avec un service normal du véhicule, cette vitesse variant d'ailleurs de 45 à 70 kilomètres à l'heure.

Arrivé à quelques centaines de mètres du contrôle suivant, tout le monde s'arrêtait et attendait, chronomètre en main, que le temps réglementaire fût écoulé pour se présenter devant les contrôleurs.

Bien entendu, si tous les concurrents marchaient de la sorte, c'est qu'ils y trouvaient leur intérêt : ils se réservaient, en effet, ainsi la possibilité de réparer une panne éventuelle dans les quelques minutes qu'ils avaient économisées, sans pour cela risquer d'encourir la pénalisation.

Ce n'est pas là, on en conviendra, observer une vitesse de 30 kilomètres à l'heure ; pour arriver à ce résultat, il aurait fallu organiser sur le parcours un grand nombre de contrôles secrets, à emplacements inconnus des concurrents, et qui auraient pénalisé tous ceux qui se seraient écartés de la vitesse moyenne de marche prescrite.

Parcourir 1.200 kilomètres sur des routes en assez bon état, comme celles de l'itinéraire choisi, ne présente donc rien de particulièrement sensationnel. L'année dernière, les organisateurs avaient cherché à mieux faire en imposant aux concurrents des épreuves variées qui servaient à les classer, en particulier; un certain nombre de points avaient été réservés pour sanctionner les épreuves de freinage et le silence de fonctionnement des machines.

L'insuccès de ce dernier concours, et sans doute aussi le désir des organisateurs d'éviter toutes réclamations de la part des concurrents, a fait que le règlement a été tellement simplifié qu'il n'en est plus rien resté. Ainsi que nous le disions plus haut, Paris-Nice ne saurait donc prétendre à être autre chose qu'une démonstration de propagande destinée à montrer au public que les véhicules légers qui sortent des usines de nos constructeurs sont capables de parcourir, à une vitesse moyenne commerciale de 30 à l'heure, 1.200 kilomètres de route.

On aurait pu, semble-t-il, imposer aux concurrents l'obligation de ne pas toucher à leur machine pendant tout ce temps : on ne l'a pas fait puisque toutes les réparations exécutables par les moyens du bord sont permises. Il y a bien le contrôle des pièces de rechange emportées par chacun des concurrents : mais chacun sait ce qu'en vaut l'aulne ; une pièce de rechange pour motocyclette pouvant bien souvent se loger tout simplement dans la poche du conducteur.

Il est regrettable qu'une épreuve aussi considérable ne puisse fournir au point de vue technique, plus d'enseignements, et surtout qu'elle ne puisse renseigner plus exactement le public acheteur de demain sur les qualités de chacune des machines.

Il n'y a pas moins, en effet, de onze catégories de véhicules : cinq pour les motocyclettes, quatre pour les sidecars et deux pour les cyclecars.

Le classement dans ces catégories est basé sur la cylindrée des moteurs et le poids minimum ; ajoutons-y, pour être complets, la fixation d'un minimum de grosseur de boudin des pneumatiques, minimum largement dépassé par la plupart des concurrents d'ailleurs.

Faire concourir ensemble des motocyclettes de 250 centimètres cubes de cylindrée avec des motocyclettes de 1.000 centimètres cubes sans donner à ces dernières la possibilité de faire ressortir leurs qualités de plus grande vitesse, non plus qu'aux premières leur qualité d'économie, c'est donc imposer aux concurrents des sacrifices pécuniaires assez importants et peu fructueux.

Dans les cyclecars, deux catégories avons-nous dit: la catégorie limitée à 750 centimètres cubes de cylindrée, et la catégorie officielle de 1.100 centimètres cubes. Presque pas de concurrents dans la première catégorie et, constatons-le, c'est très regrettable. Certains exemples de cyclecars connus ont montré qu'il n'était pas du tout nécessaire d'avoir un moteur supérieur à 750 centimètres cubes, pour obtenir de l'engin un service tout à fait régulier et une vitesse amplement suffisante. Ajoutez à cela que, quoi qu'on fasse, la consommation varie toujours dans le même sens que la cylindrée du moteur, et vous conviendrez avec nous que la catégorie de 750 centimètres cubes pour les cyclecars méritait d'être représentée par un plus grand nombre de concurrents.

Le grand nombre de catégories qui présente, comme nous venons de le voir, quelques inconvénients ne va pas sans quelques avantages : cela permet de fournir un plus grand nombre de gagnants, ce qui est fort appréciable en matière de publicité. Quoi qu'il en soit, d'ailleurs, le concours a eu beaucoup de succès, ce qui prouve que la curiosité du public est vivement attirée du côté des petits véhicules de faible prix d'achat et de prix de revient réduit, qui offrent pour nos constructeurs un gros débouché et pour tous ceux que leur plaisir ou leurs affaires appellent à se déplacer des possibilités attrayantes de sport et de tourisme à bon marché.

Parmi les engagés de Paris-Nice, on remarquait un grand nombre d'étrangers. Les difficultés de l'heure présente ont arrêté beaucoup de nos concurrents nationaux. Aussi y a-t-il lieu de féliciter ceux qui ont accepté la lutte.

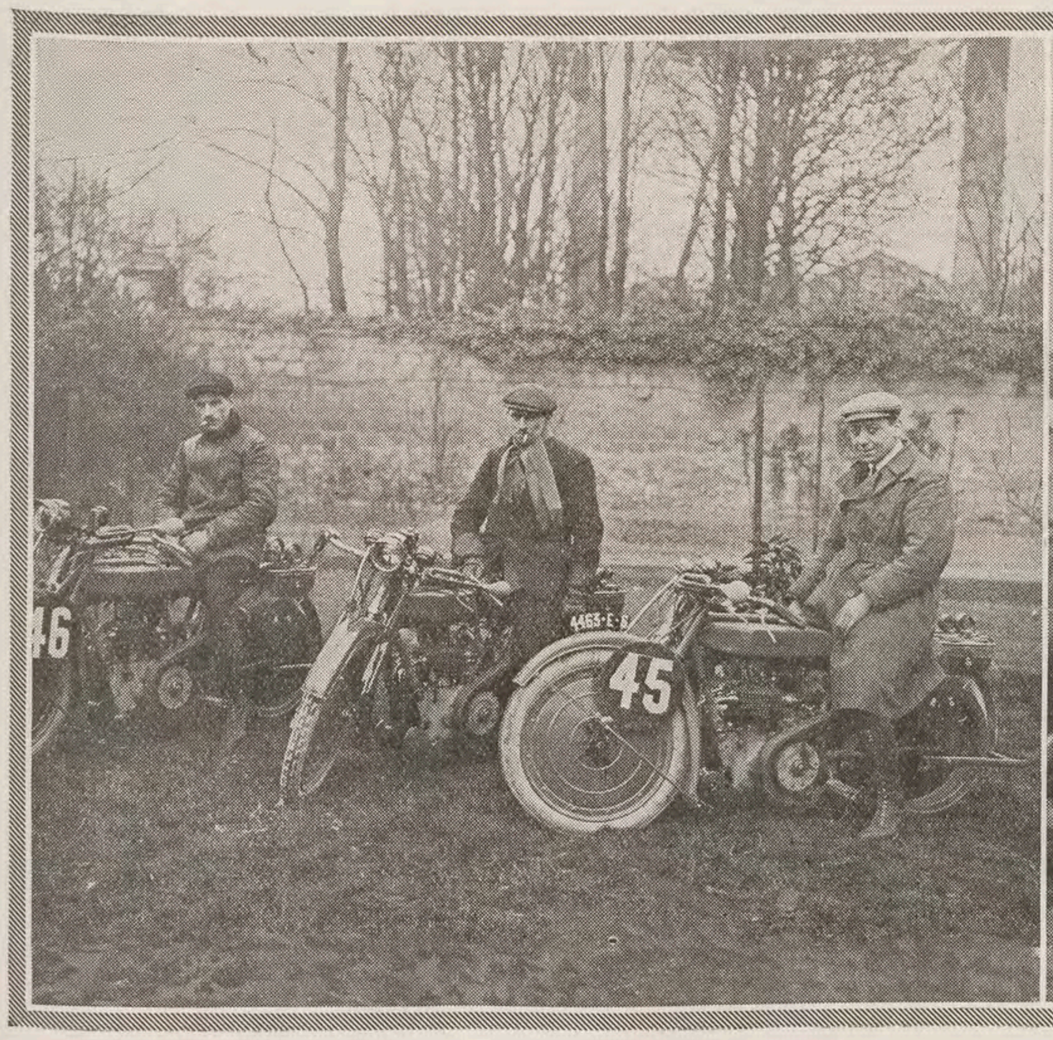
Parmi eux, Griffon pousse la crânerie jusqu'à n'envoyer qu'une seule moto dans les solos... et cette audace est justifiée par l'événement, puisque cette moto arrive à Nice sans pénalisation, remportant ainsi la plus haute récompense. — A noter que son pilote, Jacquin, est un nouveau venu en course.

Le succès de la moto Griffon fait d'autant plus regretter l'accident fortuit qui mit hors de course le cycle-car Griffon, dont les connaisseurs avaient vivement apprécié au départ l'élégance de lignes, la souplesse et la régularité de marche.

La Maison Griffon expose dans ses magasins de Paris les machines qui ont participé au Concours.

— On sait qu'il est difficile de trouver des bougies qui résistent sur les petits moteurs à ailettes des motos et des cycle-cars. — Or, comme d'habitude, la « Bougiver » équipe de nombreux vainqueurs : citons Barthelemy sur Norton Sollet et L. Psalty sur Rover, Lacour sur Oréal, Walthan et J. Psalty sur Harley, Sandford sur Morgan, tous arrivés sans pénalisation et titulaires d'une médaille d'or.

DES VAINQUEURS DE PARIS-NICE

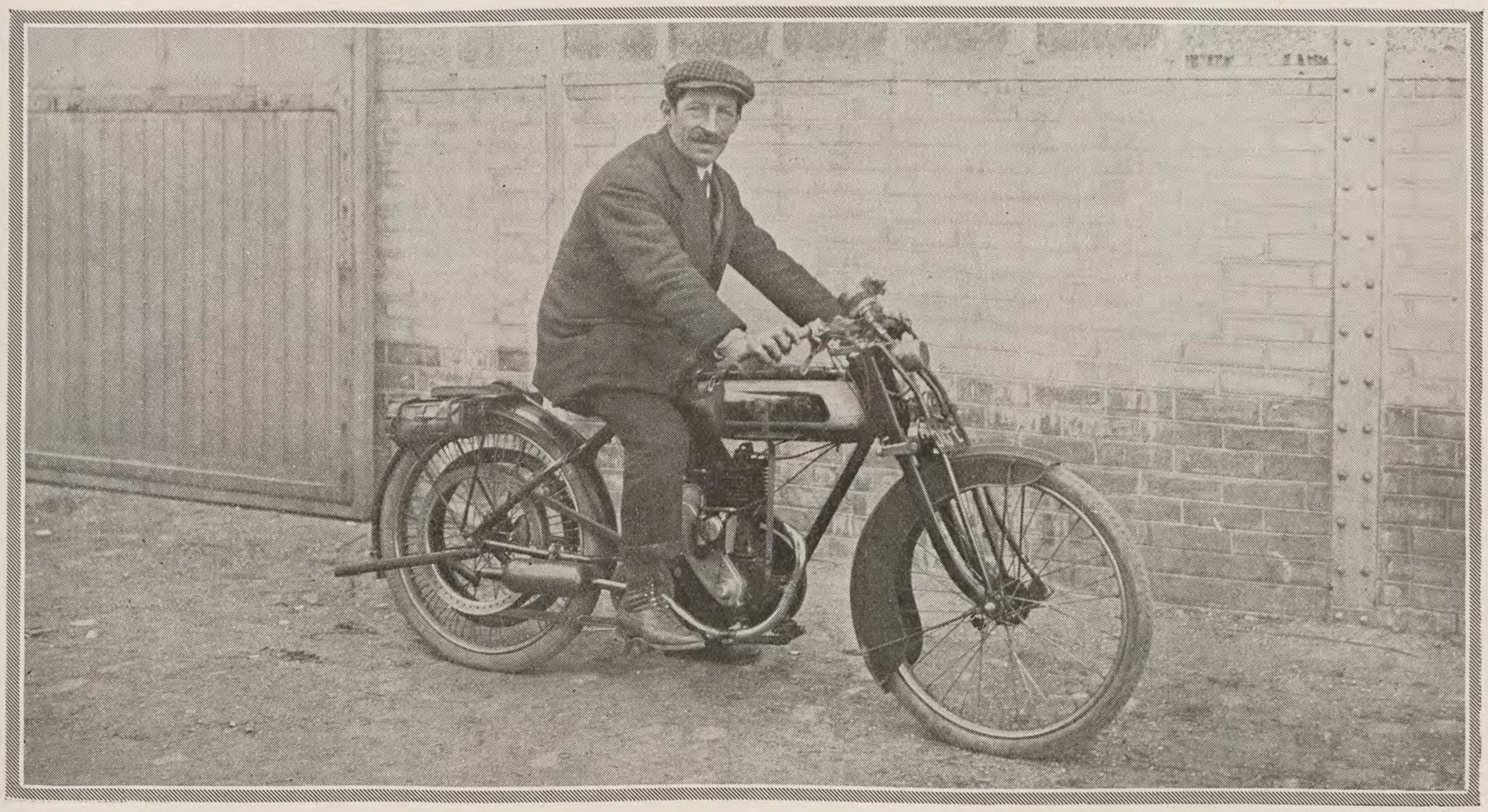


L'ÉQUIPE BLÉRIOT

L'équipe Blériot qui prit part à la course Paris-Nice et finit sans aucune pénalisation. 3 partants, 3 médailles d'or. Détails techniques : modèle touriste 5 HP, 2 cylindres verticaux côte à côte. Bloc moteur, 3 vitesses, débrayage. *De gauche à droite :* Contant, Brunet, Le Bris.

CLICH, 1er DU KILOMÈTRE LANCÉ

Clich, sur " Motosolo ", engagé seul dans la course, fit une belle démonstration de la valeur de cette machine de 2 1/2 HP, 250 cmc., 2 temps, 2 vitesses et débrayage, il se classa 1er du concours de départ à froid et 1er du kilomètre lancé, avec une moyenne de 70 kil. à l'heure.



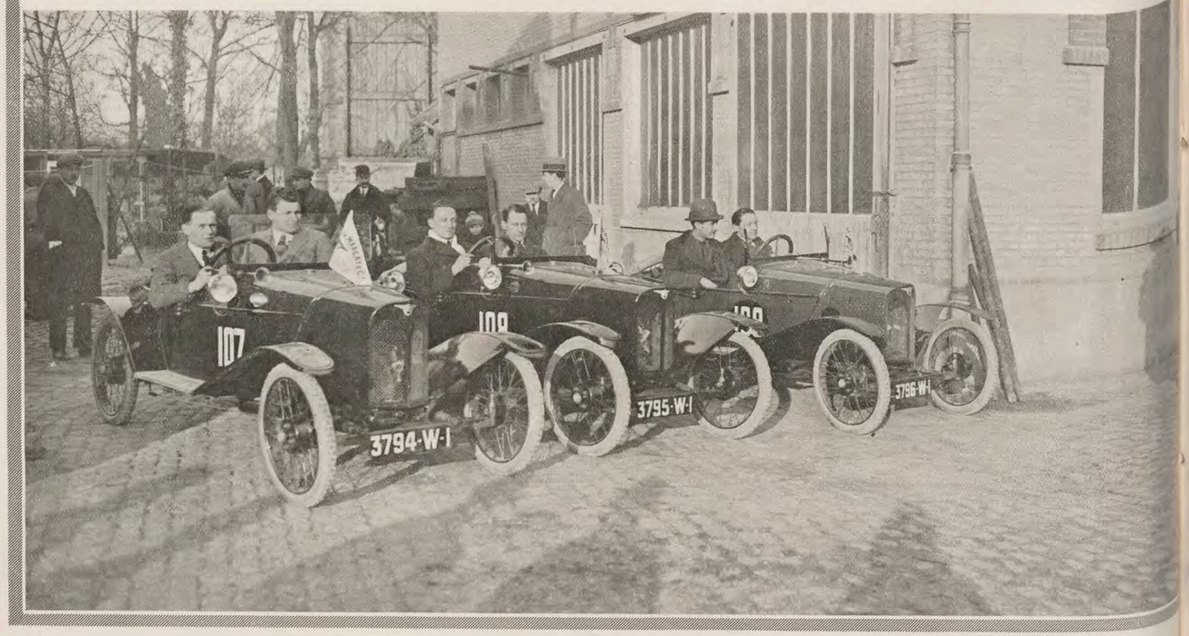
DUBOST, 1er DE LA CATÉGORIE DES 350 cmc.

Sur des machines rigoureusement de série, l'équipe D. F. R. fit une course éclatante qui confirma les succès antérieurs de cette jeune marque dans la course de côte de Gometz-le-Châtel, dans le circuit de la Grande-Ceinture et au concours de consommation de *Moto-Revue*. 3 partants, 3 arrivants, 3 médailles d'or. Ces résultats prouvent que les motocyclettes françaises peuvent rivaliser victorieusement avec leurs concurrentes étrangères. Il convient de noter que ces machines sont équipées avec des moteurs Train, dont la fabrication irréprochable, en 4 temps et en 2 temps de 2 HP 1/2 et 3 HP 1/2, est très appréciée.

PARIS - NICE

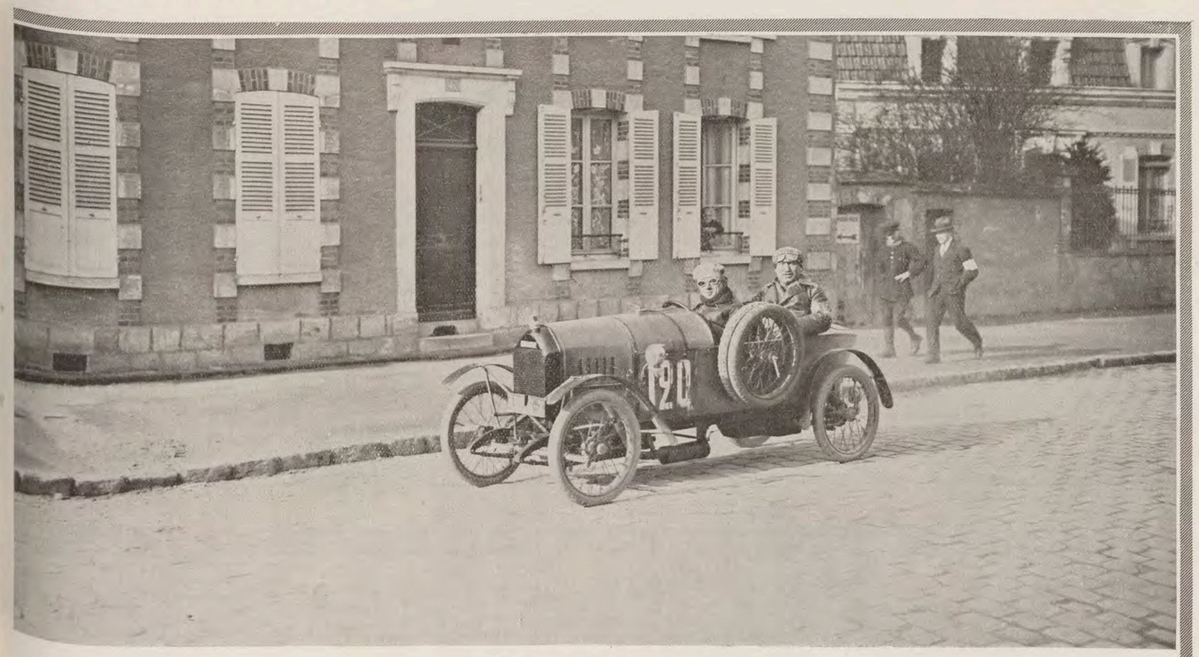
NAAS, SUR A. B. C.

L'équipe des motocyclettes A. B. C., construites par la Société des moteurs Gnôme et Rhone, fit une course absolument magnifique, tout à fait digne de sa grande réputation. Naas, champion de cette marque, fut le grand triomphateur de l'épreuve.



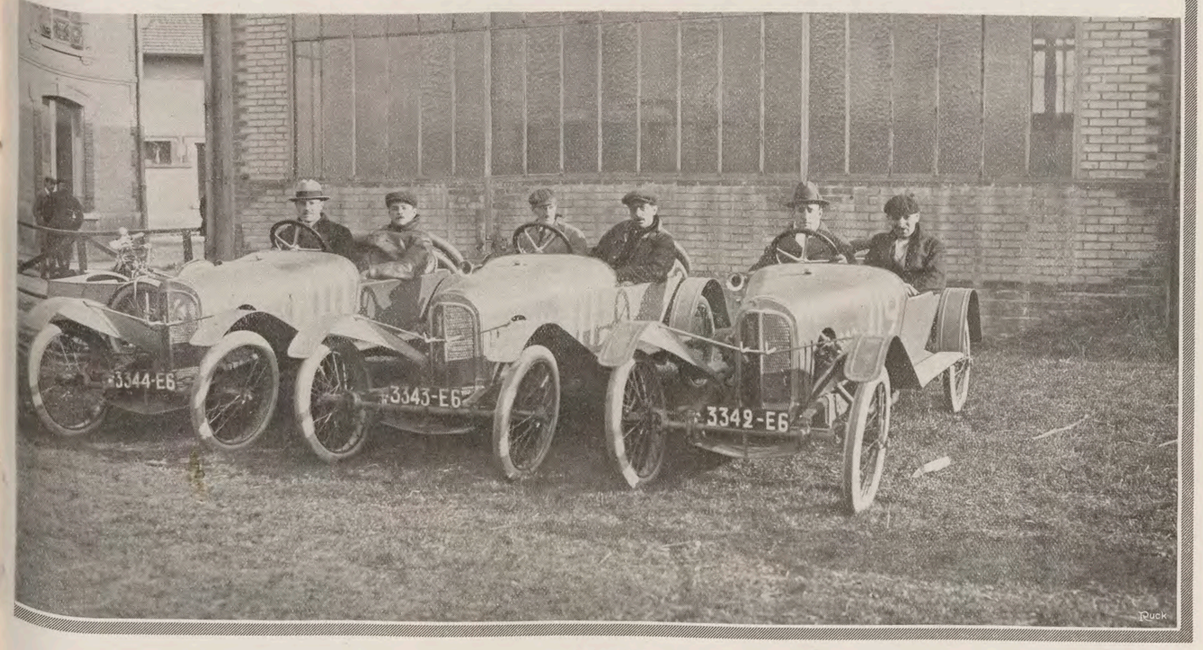
L'ÉQUIPE DE MARÇAY

Les 3 cyclecars de Marçay, de conception essentiellement française, sans chaîne ni courroie, qui prirent le départ, figurèrent tous trois à l'arrivée, après avoir fourni une course particulièrement intéressante. Cet excellent résultat confirme leurs succès dans l'Exeter-Trial, disputé sur 710 kilomètres, et au Salon de Londres. *De gauche à droite :* Mundy, Pullin, Benoist.



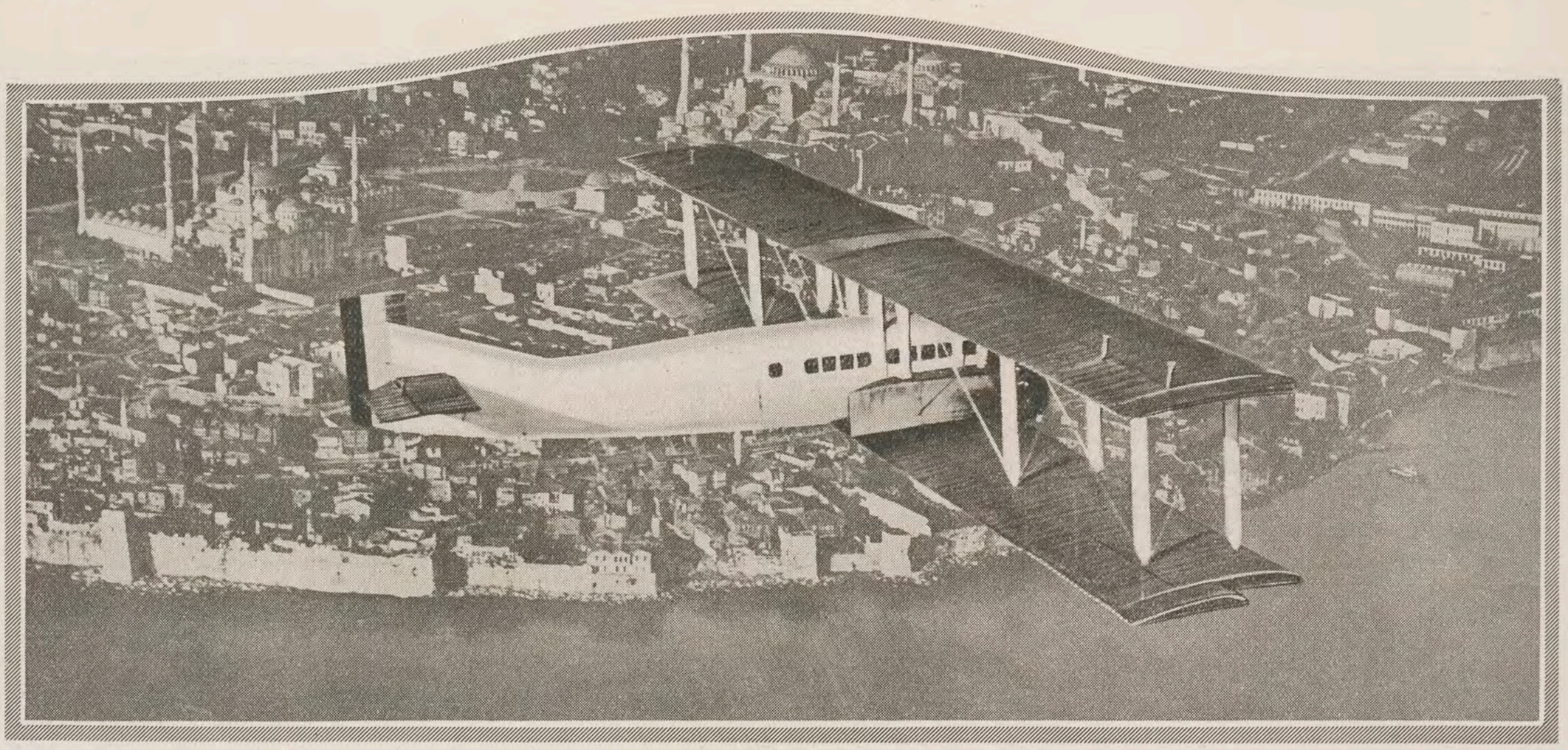
MOURRE PASSANT A SENS

Mourre, sur cyclecar Mourre, fit une course d'une remarquable régularité jusqu'à Dijon, qui lui donnait les plus beaux espoirs, lorsqu'un incident fortuit, supports de garde-boue cassés, tout à fait indépendant de la construction, l'obligea à abandonner.



L'ÉQUIPE G. N.

L'équipe des cyclecars G. N., de la Société des moteurs Salmson, a renouvelé dans Paris-Nice ses performances de Brooklands et de la Grande-Ceinture, elle est arrivée sans aucune pénalisation à Nice, après avoir fait une course d'une régularité remarquable. Les constructeurs de ce cyclecar peuvent être fiers de ce beau succès. *De gauche à droite :* Lombard, Houel, Ramon, Bulno.



LE GOLIATH AU-DESSUS DE CONSTANTINOPLE

Le Goliath a survolé les régions les plus éloignées. C'est l'aérobus le plus remarquable que nous ayons eu depuis la guerre. Bossoutrot, en le pilotant, a battu de multiples records et a réussi des voyages marquant une date dans l'histoire de l'aviation.

AVIATION

POUR VOYAGER LONGTEMPS ET LOIN

LE RECORDMAN DU MONDE DE LA DURÉE, LE HÉROS DU RAID PARIS-CASABLANCA-DAKAR, BOSSOUTROT, QUI VIENT D'ÊTRE DÉCORÉ DE LA LÉGION D'HONNEUR, A BIEN VOULU NOUS DONNER L'ARTICLE SUIVANT

C'EST pendant les années 1919 et 1920 que s'accomplirent les plus grands raids aériens.

Les aviateurs alliés, après avoir vu leur activité très diminuée dès l'armistice, se recueillirent pendant quelques mois, puis, à nouveau, reprirent leur essor, dans un but pacifique.

Les Anglais et les Américains qui sortaient de la lutte, moins fatigués que nous et parfaitement convaincus de l'utilité de l'aviation, entreprirent de créer un mouvement d'opinion publique favorable à l'aviation et s'attaquèrent au raid très audacieux de la traversée de l'Atlantique.

Les Américains qui avaient étudié ce projet, pendant la guerre, furent prêts les premiers et réussirent grâce à une organisation formidable. Il semble que les Anglais furent pris au dépourvu. Mais, après un échec, ils réussirent dans un vol d'une rare vaillance.

En France, malgré la double traversée de la Méditerranée, par Roget, les milieux aéronautiques, tant marins que militaires, se désintéressèrent de la question. Pourtant un pilote renommé avait obtenu des crédits, pendant la guerre, pour tenter cette aventure, mais il se heurta à des obstacles insurmontables.

Après le double exploit de nos alliés (celui du *N. C. 4* et celui d'Alcock et Browne), il ne fut plus question, en France, que de raids, de records. Les services de l'aéronautique et les maisons civiles furent envahis de demandes de crédits ou de secours de la part des pilotes, pour tenter de grandes expéditions. Il y eut naturellement bien peu d'élus.

Alors commença une débauche d'énergie, perdue en vain ; aucune organisation n'existait ; des dépenses élevées furent faites mais les résultats ne furent pas toujours satisfaisants.

Pour réussir un raid, il faut beaucoup de méthode et une organisation parfaite. Or, à quelques exceptions près, les raids tentés le furent avec du matériel qui ne les permettait pas et risquait de faire courir aux équipages de graves dangers.

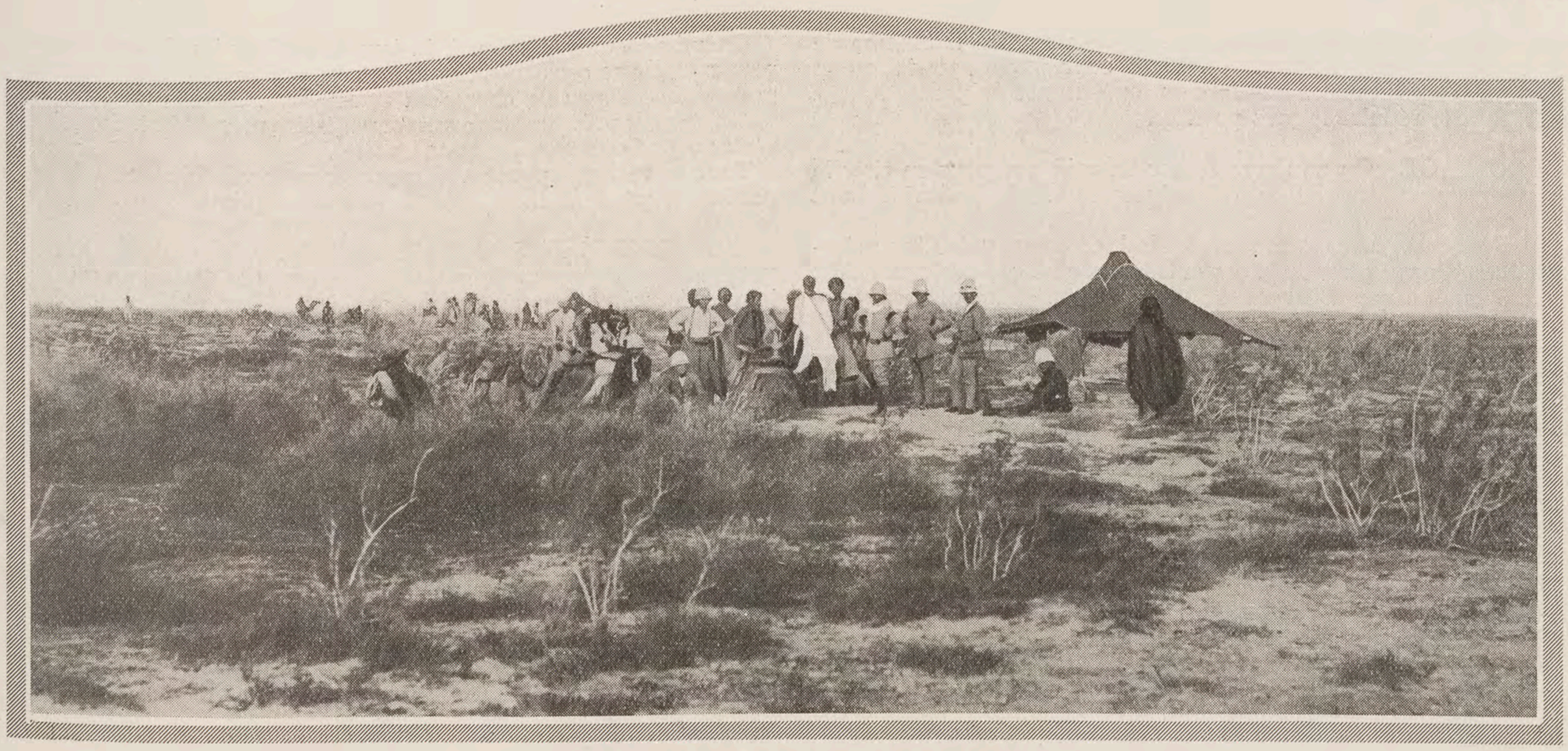
J'admets que les pilotes furent recrutés parmi les meilleurs. C'est ce qui explique que, parmi tant d'incidents, il y eut qu'un accident mortel. Mais que penser de ces avions construits pour porter une charge normale de 30 à 35 kilogrammes au mètre carré et qui partaient en raid avec 50 kilogrammes et plus, plafonnaient à 1.200 ou 1.500 mètres et avaient besoin d'une piste spéciale pour décoller ou atterrir. Les moteurs, pendant des heures entières, devaient tourner à plein régime pour faire voler ces avions trop lourdement surchargés. Certains décollèrent avec 100 % d'excédent de charge. D'où une foule d'incidents, causant des atterrissages forcés avec des avions rendus peu maniables.

Les pilotes partaient en se fiant à leur maîtrise et escomptaient la chance. Or, je prétends qu'en aviation, la chance n'existe pas : ce qui la fait, c'est une bonne préparation. Le mauvais choix du matériel, une organisation hâtive, une entreprise trop osée avec un engin non approprié et, il faut bien le dire, l'amour-propre exagéré des pilotes qui fait oublier toute prudence, telles sont les causes des échecs.

Pendant ces tentatives, M. Henri

BOSSOUTROT

L'auteur de cet article, le glorieux pilote du Goliath, a été récemment nommé chevalier de la Légion d'honneur.



LA FIN D'UNE ÉPOPÉE AÉRIENNE

En 1919, Bossoutrot tenta le voyage Paris-Dakar sur le Goliath. Après avoir accompli d'une traite l'étape Paris-Casablanca, il s'élança à l'assaut du désert. Une hélice se rompit à trois cents kilomètres de Dakar et obligea l'avion à atterrir.

Farman me faisait travailler activement à la mise au point du Goliath que tout le monde connaît et qui, seul à l'époque et peut-être encore, remplissait les conditions imposées pour un raid utile. De longs mois durant, toutes sortes d'essais furent faits et contrôlés par des voyages à Londres, Bruxelles, avec quatorze personnes, par plusieurs records d'altitude avec grosses charges. J'acquis une certaine expérience et je me mis sur les rangs pour un grand raid.

Ceci exposé, que faut-il pour voler longtemps et loin ? Un bon avion, approprié au raid projeté, un bon équipage, une parfaite mise au point et la connaissance de son parcours.

DU CHOIX DE L'AVION Il faut choisir un avion capable d'emporter une grosse charge et d'accomplir allègrement la plus longue des étapes du raid sans créer de fatigues anormales aux moteurs. J'écris « moteurs » au pluriel, car je ne conçois pas un raid avec un monomoteur, si puissant soit-il.

Nos moteurs ne sont pas encore assez parfaits, assez sûrs pour qu'on puisse leur vouer une confiance illimitée. Il va sans dire que les avions polymoteurs des raids à venir, qu'ils soient à une ou plusieurs hélices, devront pouvoir voler avec une partie de leurs moteurs seulement, avec la charge complète et cela dans toutes les conditions, dans tous les climats. Le Goliath de Paris-Dakar vola pendant 35 minutes avec un seul moteur, par suite de la rupture — fort rare — d'une des deux hélices. Il ne put continuer à cause de l'extrême température (36° à 1.000 m.), le moteur restant ayant chauffé et perdu de sa puissance. Mais, personne avant nous n'avait volé dans l'atmosphère de Mauritanie et nous ne pouvions nous attendre à ce phénomène qu'il fait plus chaud à 1.000 qu'à 100 mètres.

L'avion devra donc emporter un grand poids sans être surchargé anormalement.

Le Goliath de Dakar avait une surcharge de 8 % seulement. Les moteurs devront fonctionner à régime réduit, ce qui diminue toute cause de panne grave, ainsi que la consommation. Il ne faut pas toutefois négliger une bonne vitesse moyenne.

Ce sont les essais qui déterminèrent la charge à emporter en combustible et en poids utile, la longueur de l'étape augmentée de 20 à 25 % de sécurité pour compenser un retard dans l'horaire, dû aux vents contraires. Ces essais, forts délicats et très longs, doivent être faits avec le plus grand soin et rigoureusement contrôlés. De leur exactitude dépend souvent la réussite de l'entreprise.

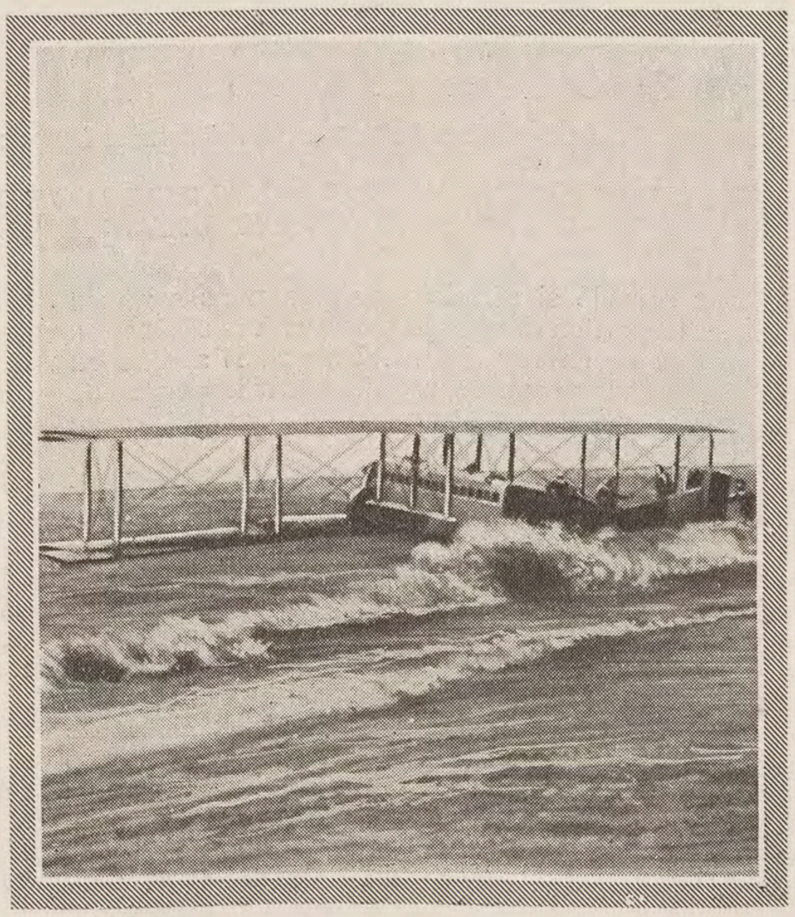
C'est en somme la recherche de la meilleure utilisation pratique de l'avion, soit : « Aller le plus loin, dans le temps le plus court, avec le moindre poids et la plus grande sécurité ». C'est là, à mon avis, que réside une des difficultés principales de la préparation d'un raid.

La mise au point des moteurs demande une grande minutie et il faut soigner les détails les plus infimes, supprimer tout ce qui peut être cause de pannes stupides. Les pompes à essence devront être, dans la mesure du possible, supprimées, un réservoir en charge étant ce qu'il y a de plus simple. S'entourer de mécaniciens, vieux dans le métier, mais pas routiniers.

L'aménagement de l'avion attirera tous les soins du pilote. Les instruments de bord seront bien placés et d'une lecture facile, de jour et de nuit. Les boussoles seront compensées soigneusement, et par des spécialistes si possible. Les pilotes seront bien placés pour voir le sol, confortablement installés et parfaitement à l'abri du vent et de la pluie. Il faut éviter en effet toute fatigue inutile.

Dans un raid maritime ou au-dessus de contrées désertiques ou peu connues, l'emploi de la T. S. F. — émission et réception à 500 kilomètres et plus — s'impose. Par sa voix puissante, l'équipage ne sera plus seul au monde. Il connaîtra à tout moment les difficultés qu'il aura à vaincre, saura constamment la vitesse du vent, sa direction et à quelle altitude il pourra le mieux l'utiliser. S'il s'est perdu, il pourra, quand certains instruments seront bientôt mis au point, retrouver sa route et, s'il est en péril, il préviendra et demandera secours.

L'équipement accessoire est variable, suivant la nature du raid. S'il y a survol de régions désertiques, il faut prévoir un arrêt forcé et emporter des vivres en quantité suffisante pour subsister pendant quelques jours, avoir des vêtements appropriés au climat,



L'AGONIE DU GOLIATH DE PARIS-DAKAR

Le Goliath de Paris-Dakar se posa sur le rivage, mais il fut la proie des vagues et mourut au champ d'honneur.

des armes défensives et de chasse. Un petit poste autonome de T. S. F. trouvera sa place dans cet équipement, ainsi qu'un servant. Ne pas oublier que tout ce matériel est du poids mort, et qu'il faut le réduire le plus possible.

L'ÉQUIPAGE On ne devra tenter un raid que pour en tirer le maximum d'enseignements. Il faudra à bord beaucoup d'yeux !

J'admire les pilotes qui, seuls à bord, en compagnie d'un mécanicien ou d'un observateur, ont entrepris de longs raids, mais c'est encore une cause d'échecs ou d'accidents. Fatigués par une attention soutenue de 15 heures de vol, dans des remous, la nuit, au-dessus de contrées inconnues, parfois inhospitalières avec des avions durs à conduire, combien ont capoté à l'atterrissage ou se sont perdus en route ! Comment pouvaient-ils rapporter des observations sûres et utiles avec une telle tension nerveuse.

Je considère, comme très nécessaire, la présence de deux pilotes à bord, se relayant et pouvant se reposer ; — un navigateur, chargé exclusivement de la route et de tout ce qui en dépend, est de plus en plus indispensable pour les voyages au long cours. Dans certains cas, ce sera un pilote, mais il est préférable qu'il soit seul chargé de conduire l'avion. Un ou deux mécaniciens, selon le nombre des moteurs. L'un pourra être pilote. Le poste de T. S. F. sera tenu par le navigateur qui doit tout coordonner.

En plus de cet équipement indispensable au bon fonctionnement de l'avion, on emmènera des spécialistes, photographes, géographes connaissant les régions traversées, les contours en cas d'atterrissage, et toutes autres personnes capables de tirer un enseignement du raid.

Le chef de l'équipage, commandant seul, sera soit un des pilotes, soit plutôt le navigateur, sinon tout de suite, mais dans quelques années, quand de gros avions seront utilisés.

PRÉPARATION DU PARCOURS La préparation attentive du parcours est obligatoire. Il faut tout prévoir. Le pilote, le jour du raid, ne fera en somme qu'une répétition générale de ce qu'il saura. Il lui faudra posséder à fond la navigation aérienne, utiliser convenablement les renseignements géographiques, politiques, militaires et connaître, si elle existe, la météorologie des régions traversées.

La plus grande prudence et la plus grande perspicacité doivent intervenir pour les conclusions à tirer. Il faut se méfier des renseignements verbaux qui compromettent peu leurs auteurs et se rapporter aux documents écrits, plus sûrs. Mais de tout cet ensemble, ne conserver que l'esprit. En effet, ces précisions, vraies il y a quelques années, peuvent être fausses à l'époque du raid. Et démêler le vrai du faux est parfois très difficile. Je me souviens du mal que j'ai eu lors du raid sur Dakar : les renseignements les plus contradictoires m'avaient été donnés par des personnes dignes de foi, mais ignorant tout de l'aviation. Se souvenir toujours à temps du vieux proverbe : « Les conseilleurs ne sont pas les payeurs ».

Quand vous aurez suivi à la lettre les données de cet article, partez en toute confiance : vous êtes presque vainqueur. Le raid, le record sont peu de choses en eux-mêmes. Parfois un obstacle qu'on ne peut prévoir vous arrêtera peut-être près du but. Consolez-vous : vos efforts ne seront pas inutiles.

Tout ce verbiage peut se résumer en une seule phrase : « Soyez pessimiste pendant la préparation et très optimiste au départ ».

OPPORTUNITÉ DES RAIDS A VENIR Dans l'état actuel de l'esprit du public, je ne vois guère l'opportunité des grands raids qui n'instruisent pas suffisamment la foule. S'ils peuvent nous apprendre, à nous autres aviateurs, bien des choses, ils ont le désavantage de le faire à un tarif élevé, les voyages au long cours coûtent beaucoup d'argent. Un raid comme celui du *Goliath*, qui fut peut-être le moins coûteux de tous, nécessita une dépense d'au moins 250.000 francs. Un simple record de durée, comme celui des 24 heures, revient, rien qu'en combustible, à 15.000 francs (3.800 litres d'essence, 600 litres d'huile, essais compris).

Quant à la traversée de l'Atlantique par les Américains, avec 30 bateaux de jalonnement, 7 ou 8.000 hommes mobilisés pendant des semaines pour faire un pont d'Amérique en Europe, le charbon consommé, les frais des équipages, elle nécessita plus de 5 millions de dollars. Les Anglais furent moins prodigues dans leurs différents raids en Australie et au Cap. Les Italiens accordèrent un crédit de 20 millions de lires pour leur raid Rome-Tokio. Pourrait-on nous dire ce qu'exigea le raid sur Tombouctou et Dakar, préparé pendant un an avec une organisation minutieuse, les ravitaillements d'avions à dos de chameau, etc. La tonne kilométrique est chère avec ce mode de transport du désert !

C'est pourquoi je crois qu'il serait plus utile de porter tout notre effort sur l'amélioration et le rendement des lignes commerciales créées, capter la confiance du public par une grande régularité dans les services, une sécurité complète que l'aviation possède d'ores et déjà à l'égal des chemins de fer ou des services automobiles.

Ajoutez à cela un grand nombre de meetings où le public se rendrait compte par lui-même de l'état de notre aviation, volerait à peu de frais et se familiariserait avec le plus lourd que l'air. Les épreuves de ces meetings seraient dotées de prix intéressants et disputées par les plus réputés de nos as. Couronnant le tout, des courses de ville à ville seraient créées auxquelles participeraient les avions de transport public. De très grands progrès seraient ainsi obtenus à peu de frais et la foule comprendrait que l'aviation est autre chose qu'un sport pour jeunes fous, ce qu'elle croit encore.

Personne ne peut plus mettre en doute que cette aviation civile, qu'il faut encourager, fournirait, en cas de guerre, un personnel parfaitement bien entraîné, un matériel nombreux, en bon état de fonctionnement, qu'il serait très facile de transformer en avion de guerre, l'étude de cette transformation ayant été faite en temps de paix.

BOSSOUTROT.

L'HÉLICOPTÈRE FILIPPI

LA QUESTION A L'ORDRE DU JOUR EST CELLE DE L'HÉLICOPTÈRE — IL SEMBLE QUE CEUX QUI L'ONT POUSSÉE LE PLUS LOIN SONT, A L'HEURE ACTUELLE, PESCARA ET FILIPPI, DEVANT ŒMISCHEN ET DAMBLANC. — QUI GAGNERA ?

Il est certain que les cerveaux spécialisés dans l'étude de la science aéronautique sont tous actuellement attirés par l'hélicoptère, grave problème dont la solution fera faire un pas de géant à la navigation aérienne. Avec lui, nous entrerons dans le domaine de l'aviation pratique et nous n'aurons plus à craindre les accidents, dus au départ et à l'atterrissage des aéroplanes, accidents qui seuls aujourd'hui sont encore réellement à redouter.

L'hélicoptère ne demandera point de terrain d'atterrissage, pas plus que de spacieux hangars ; il se rira du vent, et sur lui les tourbillons aériens auront moins de prise puisque moins grandes seront ses surfaces portantes. Il quittera le sol en s'élevant verticalement et y redescendra de même, se posant là où il lui plaira. Il pourra même rester immobile dans l'air ou bien se déplacer à des vitesses que les techniciens prévoient comme devant être supérieures à celles des avions actuels.

Un chercheur génial autant que modeste, dont on a déjà beaucoup parlé, est en train de réaliser un hélicoptère dont les données nous ont semblé si séduisantes que nous sommes heureux d'en donner la primeur à nos lecteurs.

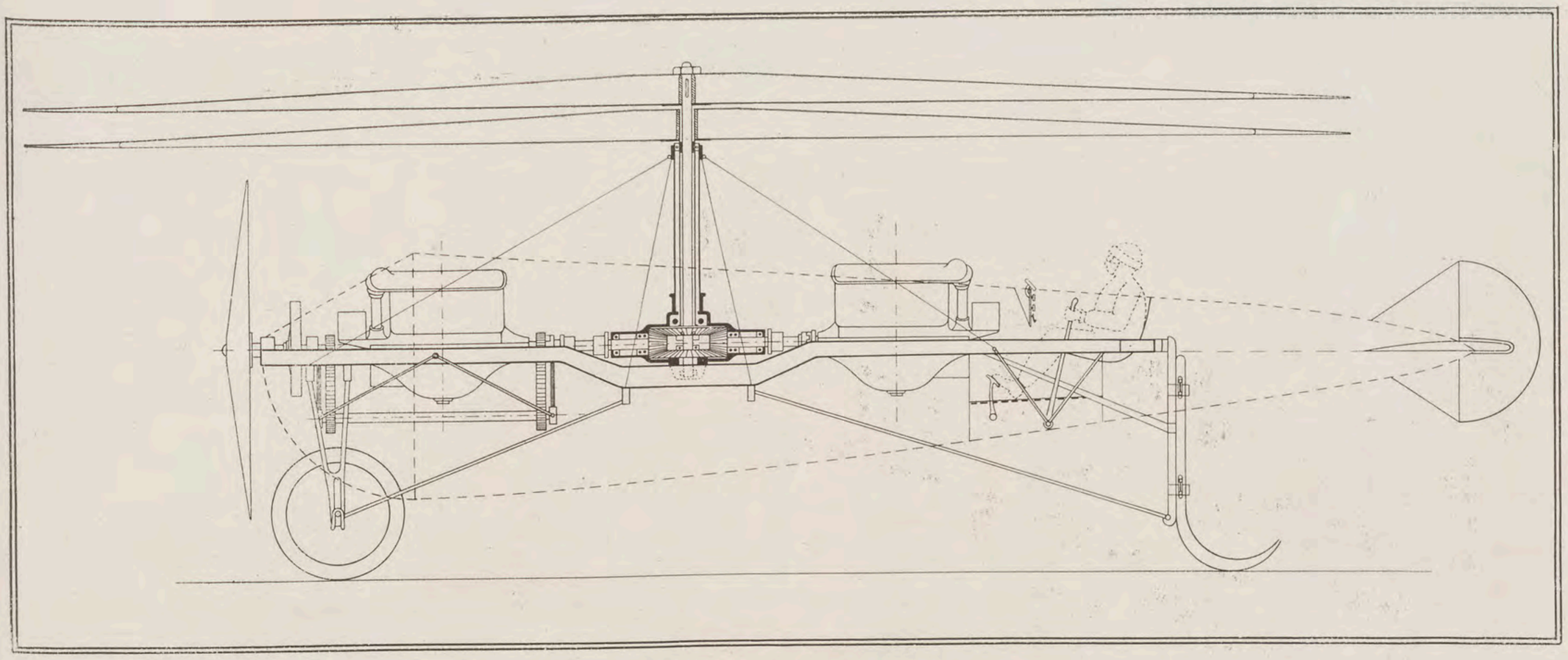
Cet inventeur est M. Filippi. Il a d'abord trouvé un propulseur qu'il serait impropre de baptiser hélice et auquel il a donné le nom d'aile rotative.

Ce propulseur, qui est l'âme du futur hélicoptère Filippi, a fait l'objet de nombreux brevets d'invention et aussi d'un mémoire déposé à l'Académie des Sciences le 9 décembre 1901. Depuis cette époque, il a donné des résultats si remarquables, tant aux essais effectués au Laboratoire des Arts et Métiers que sur des avions, que M. Filippi a songé à l'utiliser sur un nouvel hélicoptère. L'aile de Filippi ne se visse pas dans l'air ainsi que semble le faire l'hélice, elle produit simplement une dépression atmosphérique sur sa face postérieure, dépression que tend à combler la poussée de l'air sur sa face antérieure, produisant ainsi l'effort de traction utilisable. L'inventeur a été amené à donner à son aile rotative (qu'il a baptisée du nom de « Cyrnos ») une grande surface centrale afin d'augmenter l'emprise de la colonne d'air et par là même le rendement propulseur. Il a trouvé avantageux de lui donner la forme ellipsoïdale; ce qui la différencie une fois de plus de l'hélice qui, elle, est au contraire rétrécie vers le centre.

Le nouvel hélicoptère que va construire M. Filippi comporte deux moteurs qui peuvent actionner soit ensemble, soit séparément, deux ailes « Cyrnos » tournant ensemble, horizontalement, mais en sens inverse l'une de l'autre au-dessus de l'appareil. L'un ou l'autre des moteurs peut être débrayé de la commande des ailes rotatives sans pour cela que la rotation desdites ailes soit en rien modifiée.

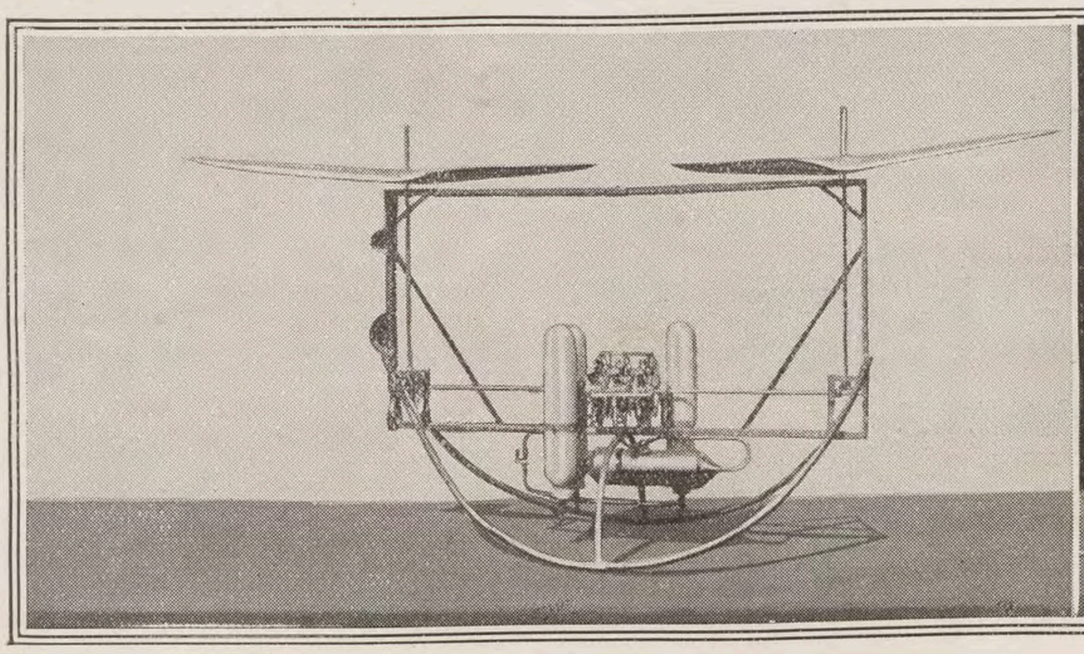
La sécurité de l'appareil est pour ainsi dire absolue, puisque si l'un ou l'autre des deux moteurs vient à s'arrêter, pour une cause fortuite, celui qui continue à tourner suffit à lui seul (étant en pleine puissance) à maintenir l'appareil dans l'atmosphère et même à lui permettre de continuer son voyage.

En somme, le produit capital de cette remarquable invention réside surtout dans l'application des ailes propulsives Filippi à un hélicoptère dont la sécurité sera assurée par la présence de deux moteurs, qui travailleront



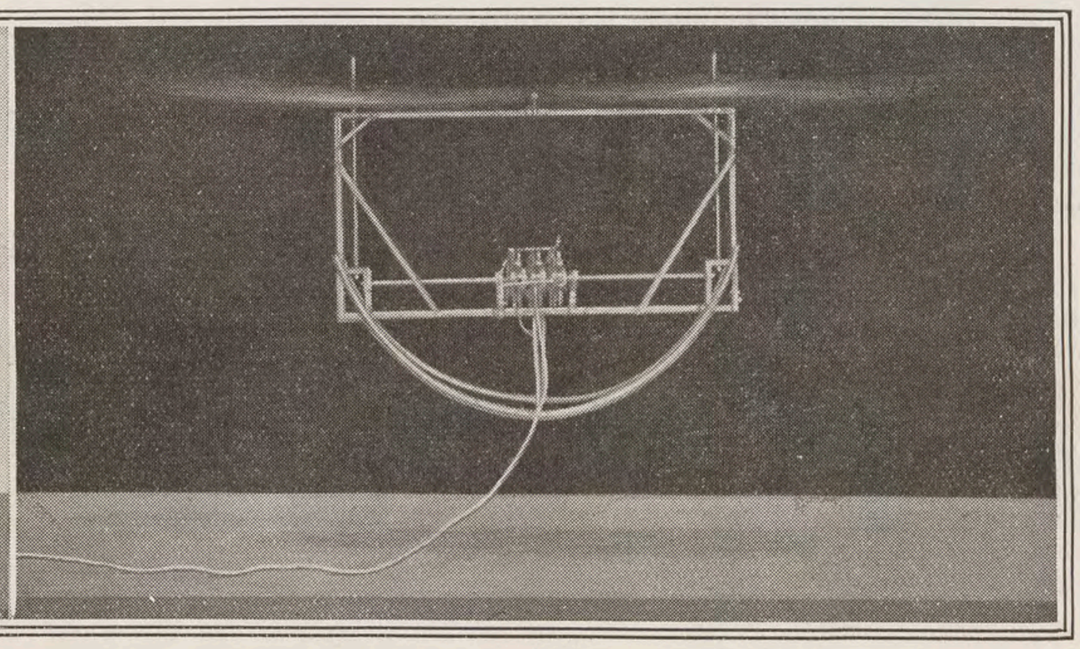
L'HÉLICOPTERE FILIPPI

L'hélicoptère conçu par M. Filippi réaliserait les avantages de l'avion et ceux de l'hélicoptère. Il se rapproche ainsi des idées émises par Pescara. Il serait muni de deux moteurs, l'un à l'avant, l'autre devant le pilote. Au milieu, pignons des deux moteurs commandant les deux ailes propulsives. Ils sont actionnés par les débrayages commandés par le pilote. Au-dessus, les ailes propulsives « Cyrnos ».



CYRNOPTÈRE FILIPPI Nº 3

C'est avec ce cyrnoptère, muni d'un moteur à acide carbonique, que M. Filippi effectua des expériences en laboratoire en 1908.



LE CYRNOPTÈRE S'ENVOLE

M. Filippi réussit à faire décoller son cyrnoptère il y a 13 ans. Le moteur, à acide carbonique, avait une force de 1 cheval.

en temps normal, à puissance réduite; ce qui diminuera leur usure en leur assurant ainsi une grande durée d'utilisation. L'un seulement de ces moteurs ne devra fournir qu'accidentellement sa puissance totale, par suite d'un arrêt de l'autre, et pourra à lui seul, d'ailleurs, assurer la bonne marche de l'appareil.

Tout cet ensemble nous a semblé si séduisant et si plein de promesses pour l'avenir que nous nous promettons de suivre de près la naissance de cet hélicoptère dont nous tiendrons d'ailleurs nos lecteurs au courant.

Il est nécessaire d'ajouter que M. Filippi n'est pas un inconnu dans notre monde spécial. Le capitaine Caslant, en 1911, dans son ouvrage l'*Avenir de l'Aviation*, concluait que les seuls propulseurs réellement pratiques seraient ceux du type découvert par Filippi, c'est-à-dire « des systèmes créateurs de vide dans l'air par action dynamique. » Enfin, ce chercheur infatigable a déjà, il y a quelque quinze ans, fait décoller de terre un hélicoptère actionné par un moteur à vapeur qu'un tuyau souple reliait à une chaudière. Ceci se passait au collège des Pères Dominicains d'Arcueil et plus d'un élève d'alors a encore présent à la mémoire l'expérience de Filippi au cours de laquelle l'appareil décolla nettement de terre. Nous faisons des vœux pour que ce précurseur de la locomotion de demain trouve dans son nouvel hélicoptère la consécration définitive de son indiscutable découverte.

Ayons confiance, la question à l'ordre du jour sera vite résolue. J. DE BOISSE.

NOUVEAUTÉS

Pour tirer une voiture d'un mauvais pas.

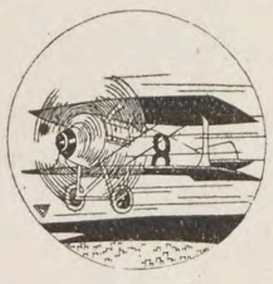
Lorsqu'on est seul à bord d'une voiture, et que les roues arrière se mettent à patiner, par exemple, sur un bas côté mouillé, on est très gêné pour se tirer d'affaire.

Voici un moyen, évidemment très long, mais, enfin, qu'on peut employer dans des cas désespérés.

Il faut disposer une corde et avoir à proximité de la voiture un point d'appui solide, par exemple un arbre.

On amarre la corde à la voiture par une de ses extrémités ; à l'autre extrémité, on pratique une boucle qui entoure l'arbre avec un certain jeu ; on dispose entre le couvercle et l'arbre le cric de la voiture, et en faisant agir celui-ci on exerce sur la corde une traction extrêmement énergique qui déplace la voiture. En recommençant après avoir raccourci la corde d'une longueur suffisante, on peut ainsi, par opérations successives, faire parcourir à la voiture un chemin suffisant pour l'amener sur du bon terrain.

On arrive ainsi à se dépanner dans presque tous les cas.



LE DÉPART DES SIX JOURS DE BRUXELLES

Les six jours de Bruxelles se sont disputés du 31 janvier au 6 février. Dix-sept équipes prirent le départ. Pendant toute la durée de la course, les démarrages sérieux furent rares et ce n'est que durant les dernières heures que la course devint vraiment intéressante, grâce aux sprints qui comptaient pour le classement final.

LE HOLLANDAIS

Van Kempen faisait équipe avec son compa
née. douze sprints devaient départager les
leur au cours des premiers, mais après le

CYCLISME

COMMENT ON COURT LES SIX JOURS

GABRIEL POULAIN, QUI FUT NOTRE CHAMPION LE PLUS FIN ET LE PLUS TACTICIEN, A ABANDONNÉ LA PISTE POUR OUVRIR A ROUEN, UN MAGASIN DE FOURNITURES POUR L'AUTOMOBILE. IL DONNE, DANS CES PAGES, DES CONSEILS A SES CAMARADES, EN ATTENDANT, PEUT-ÊTRE, DE REVENIR A SES PREMIÈRES AMOURS

Mes nouvelles occupations n'offrent qu'un lointain rapport avec les courses qui furent jusqu'alors ma vie. J'ai beau être propriétaire d'un magasin de fournitures d'automobiles, à Rouen, je ne puis oublier les émotions du passé. J'y pense souvent. Puisse mon influence servir à mes camarades et c'est de grand cœur que je leur donnerai aujourd'hui des précisions sur la façon dont on doit se préparer à une course de six jours et comment on doit la courir.

LA PRÉPARATION DE LA COURSE Pour un homme entraîné, une course de six jours ne constitue pas un tour de force. Par contre, pour celui qui ne s'y est pas spécialement préparé, c'est un calvaire atroce. Le tout est de savoir se mettre en forme. Plusieurs mois sont nécessaires. Les deux derniers doivent surtout être sagement employés. Le cycliste doit être sans cesse sur sa machine : de 8 heures à 11 heures du matin et de 2 à 5 heures. Il n'a pas à essayer d'obtenir des moyennes extraordinaires. Qu'il se contente d'un train normal de 18, 20 ou 22 kilomètres à l'heure. Ce travail est tout aussi bien celui du routier que celui du sprinter. L'entraînement ne consiste qu'à donner de l'endurance. Certains croient qu'il faut s'exercer à ne pas dormir. C'est une folie. Pendant la période de préparation, l'idéal est au contraire d'avoir 12 heures de sommeil par nuit. Le plus dur, dans la course, c'est de dormir.

Tandis que vous vous entraînez, il est nécessaire de prendre les plus grands soins pour durcir la partie sur laquelle vous vous asseyez. C'est ce qui est le plus terrible dans la course. Pour parvenir au but, prenez matin et soir des bains de siège froids avec de l'alun. Tous les moindres détails jouent un rôle considérable : ayez soin de préparer deux paires de chaussures, afin de ne pas risquer de souffrir des pieds. Que ces chaussures aient des semelles d'au moins un centimètre d'épaisseur pour que la scie, que forme la pédale, n'endommage pas un point du pied, ce qui procurerait des ampoules. Avec deux paires, le pied n'adopte pas une position invariable dans la chaussure. Si on ne songe pas à cela, la peau sera à vif au bout du troisième ou quatrième jour. De même, il faut changer de chaussettes au moins une fois par jour, essuyer les pieds à l'eau tiède toutes les 6 heures, changer de souliers toutes les 4 heures et ne pas attendre d'avoir mal pour prendre l'autre paire. Pour des raisons du même ordre, ayez deux selles auxquelles vous êtes habitué, car rien n'est plus douloureux que de souffrir de l'assiette. Prenez des cale-pieds ne serrant pas le bout des pieds, faites attention que les courroies ne compriment pas la cheville. Ayez un guidon vous obligeant à tenir normalement la tête relevée. Les souffrances les plus intolérables, pendant les six jours, sont d'avoir le postérieur à vif, — le cou ankylosé (parce qu'en position le corps est penché et la tête fait un effort pour se tenir droite), — les poignets endoloris.

Au moins un mois avant la course, le coureur doit s'abstenir de tout excès et de toute occasion de s'énerver. Il doit coucher dans une chambre où il sera seul. Le moral agit encore plus que les muscles. Il faut faire attention à tout, consulter au besoin un médecin pour être sûr que l'organisme est intact. Ne pas négliger de prendre des laxatifs pendant le mois précédent l'épreuve et cesser tout remède huit ou dix jours avant. Le six Dayman doit avoir un estomac irréprochable et ne pas craindre les conséquences

VAN KEMPEN

triote Van Nek. A la fin de la sixième jour-
concurrents. Van Kempen s'assurait le meil-
huitième, l'équipe hollandaise abandonnait.

DERUYTER ET BERTHET, VAINQUEURS DES SIX JOURS DE BRUXELLES

L'équipe formée par Deruyter et Berthet, seconde l'an dernier, enlevait cette fois la grande épreuve de Bruxelles. Deruyter s'assurait un réel avantage au cours des sprints comptant pour le classement. 4.210 kil. 400 étaient couverts pendant les 144 heures. Le team Aerts-Spiessens était second devant Van Bever-Desmedt.

d'une mauvaise digestion. A-t-il un mauvais estomac? Qu'il s'abstienne de courir. Il ne fera rien de bon et s'abîmera la santé. L'estomac fragile vous supprime tout appétit, vous procure des maux de cœur : vous êtes battu d'avance.

PENDANT L'ÉPREUVE Règle générale : ne jamais prendre la dernière position du peloton. Ne pas dépasser la quatrième. Sans quoi, le travail est double pendant les chasses. On ne peut jamais se reposer, car on est sans cesse en action. Si les coureurs raisonnaient juste, ils se rendraient compte que, dès qu'un de leurs camarades démarre, ils doivent se mettre immédiatement à sa poursuite et non pas attendre d'être ramenés sur le fuyard. Ils fourniraient ainsi le même effort que celui qui s'échappe et ne subiraient aucun désavantage. Ils collaboreraient avec lui au lieu de se défendre, et profiteraient de l'avance obtenue si un tour était pris.

Les premières 24 heures sont suivies d'un malaise général qui passe avec une relative aisance. Le plus dur, c'est le troisième jour qui vous frappe d'une défaillance terrible et subite. C'est la journée des grands coups. A ce moment-là, un homme de train, un routier arriveront à rivaliser facilement avec un sprinter. Certains s'imaginent que pour combattre cet état, ils doivent prendre un bain. Ne prenez jamais de bains au cours des six jours, si vous ne voulez point vous supprimer la possibilité de fournir des efforts.

Lorsque la défaillance se produit, n'ayez pas de fausse honte : avouez-la aussitôt à votre manager qui doit savoir vous remettre immédiatement en état. Il est plus facile de combattre le mal avant qu'il ait pris complètement possesion de votre organisme.

La principale atteinte consiste dans les genoux qui enflent. Il ne faut pas attendre. Dès les premières craintes, avisez. C'est pourquoi le soigneur doit toujours avoir à sa disposition une bassine avec de l'eau très chaude. Il y trempe des serviettes qu'il tord, afin d'en faire échapper l'eau, et il les met sur la partie endolorie. Puis, il frictionne doucement avec de l'huile d'amande ou de l'huile camphrée. Le mal s'arrêtera généralement aussitôt.

Si le coureur a laissé la souffrance empirer, faites des massages au chloroforme. Une bonne précaution: mettez des genouillères.

Dès que vous descendez de machine, si vous avez envie de dormir, n'hésitez pas. Changez immédiatement de maillot et de culotte, mettez vos chaussures dont vous n'aurez qu'à nouer les lacets et étendez-vous. Votre soigneur vous *frictionne*, tandis que vous vous assoupissez. Il faut que vous ayiez la confiance nécessaire dans vos seconds pour être sûr que vous pouvez dormir sans crainte et qu'ils vous réveilleront le cas échéant sans tarder. Le manager doit vous réveiller doucement, en vous *massant*. Lorsque vous ouvrez les yeux, essuyez-les avec une serviette tiède. N'oubliez pas, chaque fois que vous êtes en piste, de vous mettre sur les yeux un peu d'huile d'amande douce pour éviter la poussière. Si vous négligez ce soin, vous pouvez rester comme aveugle au réveil pendant une demi-heure et même plus. Peignez-vous. Rincez-vous la bouche, lavez-vous les dents et les mains. Celles-ci doivent être toujours propres. Il ne faut pas qu'elles puissent être grasses. Soignez-vous les doigts pour éviter l'ankylose qui vous empêche de les serrer.

C'est après le sommeil que vous devez manger. Sinon vous digérez mal et vous aurez des cauchemars. La nourriture dépend des tempéraments, mais on peut établir comme règle qu'elle ne doit pas être chargée. Le mouton doit être le principal aliment, ainsi que du riz, du poulet. Boire de l'eau de Vittel ou de Vichy pour que les reins fonctionnent bien. Evitez le thé ou le café trop forts qui deviennent des poisons et n'activent pas la digestion. Prendre du champagne coupé d'eau. Tous les liquides doivent être pris tièdes ou chauds quel qu'ils soient. La pomme est à recommander le matin avec sa pelure : c'est un laxatif souverain. Ne pas manger d'orange. Prendre des fruits en petite quantité.

Si vous n'avez pas d'appétit, ne vous forcez pas. Supprimez seulement tout liquide excitant. Prenez des potages chauds (bouillon, pâtes, fécule) très souvent, mais à petite dose, toutes les 20 minutes. Au bout de 6, 12 ou 24 heures au maximum, l'estomac rétabli réclamera des aliments et vous procurera de l'énergie.

Puissent ces lignes servir à mes camarades. Au cours des sept courses de six jours que j'ai disputées, j'ai eu l'occasion de faire ces observations. Que mes tâtonnements de jadis servent au moins aux coureurs d'aujourd'hui.

Gabriel POULAIN.

LES GALLOIS BATTENT LA FRANCE EN RUGBY

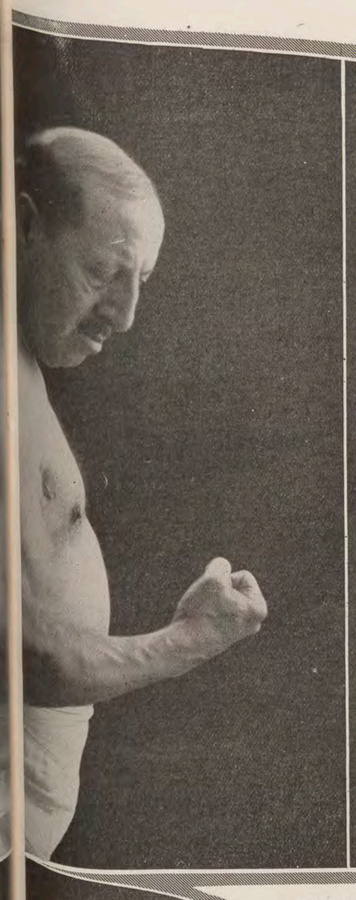
Ruck

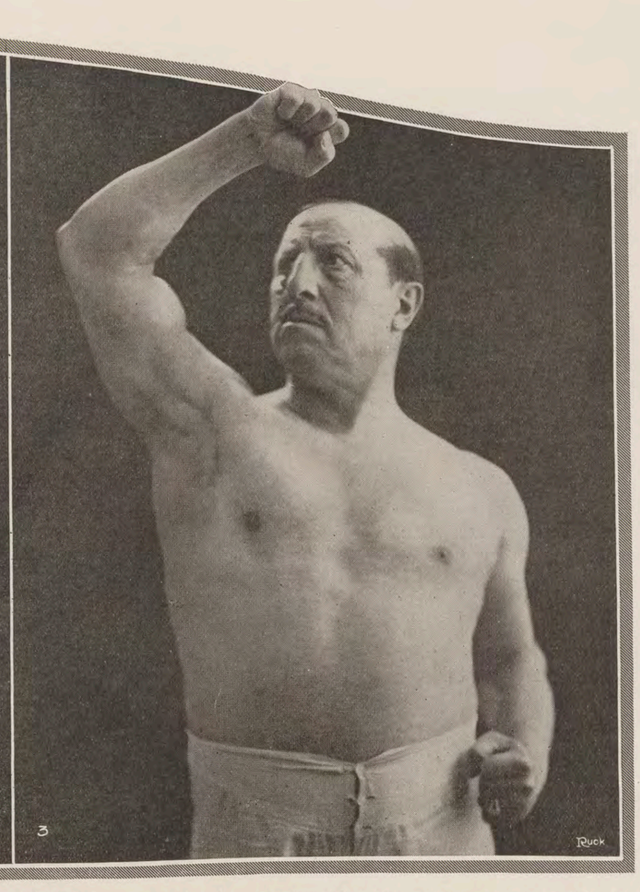
APRES AVOIR BATTU L'ÉCOSSE, L'ÉQUIPE FRANÇAISE EST MISE EN ÉCHEC PAR LES GALLOIS

Une attaque des trois-quarts gallois, au cours du match disputé le 26 février, à Cardiff, entre les équipes nationales française et galloise. Après la victoire du Quinze de France sur celui d'Ecosse, un nouveau triomphe de nos joueurs était escompté en face des Gallois. Le résultat, 12 points à 4, en faveur du team britannique, déçut toutes nos espérances. Si nos lignes de trois-quarts furent supérieures à celles de l'adversaire, au cours du match de Cardiff, nos lignes d'avants furent nettement surclassées, et cette supériorité démontra combien nos lignes de défense doivent encore se perfectionner pour affronter avec succès les grandes compétitions internationales. Ce match prouva que nos joueurs auraient encore grand intérêt à suivre les conseils que leur donnèrent, dans notre dernier numéro, les compétences qui prirent part à notre consultation : « Notre méthode de rugby est-elle la bonne ? »

1

2





3 Ruck

LE SPORT CONSERVE
Le chevalier Pini, qui incarne à lui seul l'histoire de l'escrime italienne et, peut-on dire, mondiale de la fin du XIXe siècle et de celui-ci, a bien voulu se faire photographier à notre intention, afin de montrer qu'un bel athlète peut le rester, même lorsqu'il compte 62 ans.

(*Clichés Studio-Femina.*)

ATHLÉTISME

PINI AUX ESCRIMEURS FRANÇAIS

LE CHEVALIER PINI, LE CÉLÈBRE ESCRIMEUR, EST PASSÉ A PARIS EN REVENANT DE LA RÉPUBLIQUE ARGENTINE, ET A BIEN VOULU DONNER CET ARTICLE A LA VIE AU GRAND AIR.

Il y avait longtemps que je n'étais pas venu en France, qui a toujours été et restera ma seconde patrie. J'ai été heureux, profondément heureux d'y revoir tant de mes rivaux, tant de mes adversaires de jadis qui n'ont jamais cessé d'être mes amis. J'avais hâte de continuer mon voyage pour aller embrasser ma vieille maman qui a quatre-vingt-dix-sept ans, mais je me serais laissé facilement tenter par l'accueil si chaleureux qui m'a été réservé. Je remercie le monde des escrimeurs, par la voie de la *Vie au Grand Air*, et en particulier ceux qui ont eu l'amabilité de me fêter au banquet de la salle Baudry où j'ai eu la joie de retrouver, notamment, mon vieil ami J.-Joseph Renaud et ces champions d'aujourd'hui, Armand Massard, le glorieux de Galea, Heïdé, Joë Bridge, j'en passe, ils m'excuseront.

Il paraît que l'escrime traverse une crise en France. J'aime à penser que celle-ci n'est que passagère, car ce sport, qui s'allie si bien aux qualités de votre tempérament, ne peut qu'attirer tous ceux qui en soupçonnent les beautés. Vous avez tort de ne pas faire plus d'apostolat, plus de vulgarisation. Vous considérez trop l'escrime comme devant être pratiquée dans des cercles privés. S'il n'y avait pas de combat de boxe, le public se soucierait peu du « noble art ». Organisez des réunions, des galas, avec vos meilleurs hommes. Faites des matches avec résultat, que le spectateur, même profane, pourra comprendre. Permettez-lui de se rendre compte de la supériorité de l'un ou de l'autre. Insistez en un mot sur le côté purement sportif, en même temps que vous ferez du spectacle. Ce double moyen est absolument nécessaire.

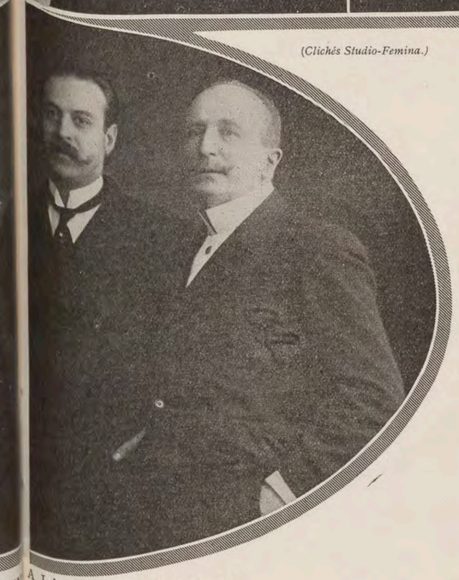
Et l'escrime revivra, et les parents sauront apprécier sa valeur. Mon exemple est à ce point de vue typique. J'ai dépassé à peine la quarantaine (depuis vingt-deux ans environ, mais gardez ce secret pour vous !), je me porte assez bien, ainsi que vous pouvez vous en convaincre en regardant les photos qui illustrent ces pages. Or, à l'âge de quatre ans, j'étais un petit bonhomme chétif, malingre et souffreteux, et mes parents avaient une peur réelle de me perdre. Les médecins, qui aiment bien avoir une opinion, m'avaient nettement condamné et ne se souciaient pas de donner leurs soins à un avorton de mon espèce. Grâces leurs soient rendues, ils m'auraient peut-être achevé !

Mon père, qui était maître d'armes, tenta une dernière médication. Malgré les conseils éclairés de son entourage, affirmant qu'il allait hâter ma fin, il décida de me faire faire de l'escrime. Les débuts furent pleins de promesse. La santé revint rapidement et je crois que le métier des armes a fait de l'avorton que j'étais l'athlète que je suis resté.

Je dédie ce fait personnel aux familles. J'espère qu'il contribuera à redonner à mon sport préféré la vogue qu'il n'aurait jamais dû perdre, et je termine en souhaitant un triomphal succès à l'escrime française, l'une des plus admirables du monde.

Chevalier Pini.

4



LES CHAMPIONS DE L'ESCRIME A LA *VIE AU GRAND AIR*
De gauche à droite : notre collaborateur Joë Bridge, le chevalier Pini, le célèbre escrimeur italien, Armand Massard, champion olympique à Anvers, en 1920, et Georges Breittmayer, ancien champion et toujours mécène du sport des armes.

UNE GLOIRE DE L'ESCRIME : PINI

Pini ! ce nom magique sonne à nos oreilles avec un cliquetis d'épées !... Il évoque déjà le souvenir d'un fabuleux personnage... et semble entré depuis longtemps dans la Légende... ou dans l'Histoire... l'une et l'autre, au fond, ouvrant par la même porte sur la vie !

De fait, la carrière de cet homme étonnant dépasse de beaucoup la commune mesure ! Peut-être n'a-t-il pas été supérieur à la plupart de ses contemporains, mais je pense qu'il était prédestiné, comme il arrive toujours à la gloire, et sa bonne étoile devait être, parmi les autres astres, éclatante ! Pini n'a jamais rien fait d'ordinaire ni de médiocre !... Trapu, carré, « costaud, » et solidement planté sur ses courtes jambes, il pirouettait, plastronnait, trouait l'air, s'imposait, magnifique et formidable, le muffle en bataille, le cou puissant, le front têtu, ses petits yeux d'éléphant semblant percer d'une maligne étincelle le pli lourd de ses paupières. Débordant de lyrisme, truculent, enthousiaste et puéril, il promena par le monde sa prodigieuse activité, sa fougue outrancière, son ardeur, sa science consommée des armes et la passion désordonnée qu'il a toujours eu pour son métier, qu'il adore avec un fanatisme touchant ! Héroïque et funambulesque, candide et retors tout à la fois, il semble toujours marcher dans la vie botté, éperonné et casqué, mimant depuis vingt-cinq ans avec une inlassable virtuosité le type légendaire du spadassin,

mettant au service de la cause de l'escrime sa science incomparable, sa vigueur surhumaine, sa droiture, son tempérament fougueux, sa déconcertante volubilité, et cette constante poésie qui dore, comme un chaud soleil, les moindres de ses gestes, ses moindres emphases et ses moindres mots !

Tel il fut, tel je l'ai retrouvé, lors de son dernier passage à Paris... et j'ai pu constater que cet athlète merveilleux avait, malgré ses soixante-deux ans, conservé la plus éblouissante jeunesse de corps, de cœur et de caractère !

Pini se mesura, durant sa longue carrière, avec tous les plus grands maîtres d'armes, et, presque tous, il les vainquit. C'était l'époque héroïque des Rue, des Mérignac, des Kirchhoffer, des San-Malato ! L'escrime italienne et l'escrime française se disputaient la suprématie des armes à travers le monde ! Pini et Mérignac partis en Amérique, Kirchhoffer et Rue, hélas ! disparus tragiquement, on peut dire que l'escrime perdit, avec eux, l'éblouissant prestige que ces virtuoses admirables et ces athlètes incomparables lui avaient donné !

L'escrime pratique, sœur des sports athlétiques, est heureusement venue pour redonner aux armes un regain de vitalité. Peut-être même, si les escrimeurs veulent s'en donner la peine, retrouvera-t-elle la vogue éclatante de ses débuts.

En attendant cette résurrection que je souhaite prochaine, nous en sommes réduits à vivre surtout du souvenir des temps héroïques, qui ne sont pas si lointains ! Dans l'apothéose que notre piété réserve à tous nos grands maîtres, Pini a droit à une place particulière. Ce n'est pas sans une rude émotion que j'ai approché, le mois dernier, cet homme, qui résume en lui un quart de siècle de l'histoire des armes ! Auréolé du souvenir de ses hauts faits, il marche, souriant et paisible, dans sa gloire !... J'allais écrire dans sa gloriole, tant il est vrai que son exubérance toute latine donne à son caractère et à son type cette allure spéciale qui fait les grands conquérants et les conquistadores... Benvenuto Cellini aurait aimé ciseler sur des coquilles sonores ce profil hautain, cette moue superbe et ce masque implacable d'empereur romain ou de condottiere ! Pini absorbe en lui toute l'âme italienne. Il fut un étonnant comédien... un athlète magnifique... un grand enfant et un grand cœur !... Il aima la France comme sa propre patrie et il le prouva au moment où il y avait quelque grandeur à se proclamer de nos amis !

C'est pour nous une raison de plus de saluer très bas ce prodigieux, cet étincelant escrimeur qui a su conserver l'éternelle jeunesse de son corps et l'enthousiasme éternel de son cœur, donnant encore à tous et se donnant à lui-même l'illusion qu'il n'a pas bronché d'une semelle, par le miracle surhumain de sa trépidante et victorieuse vitalité.

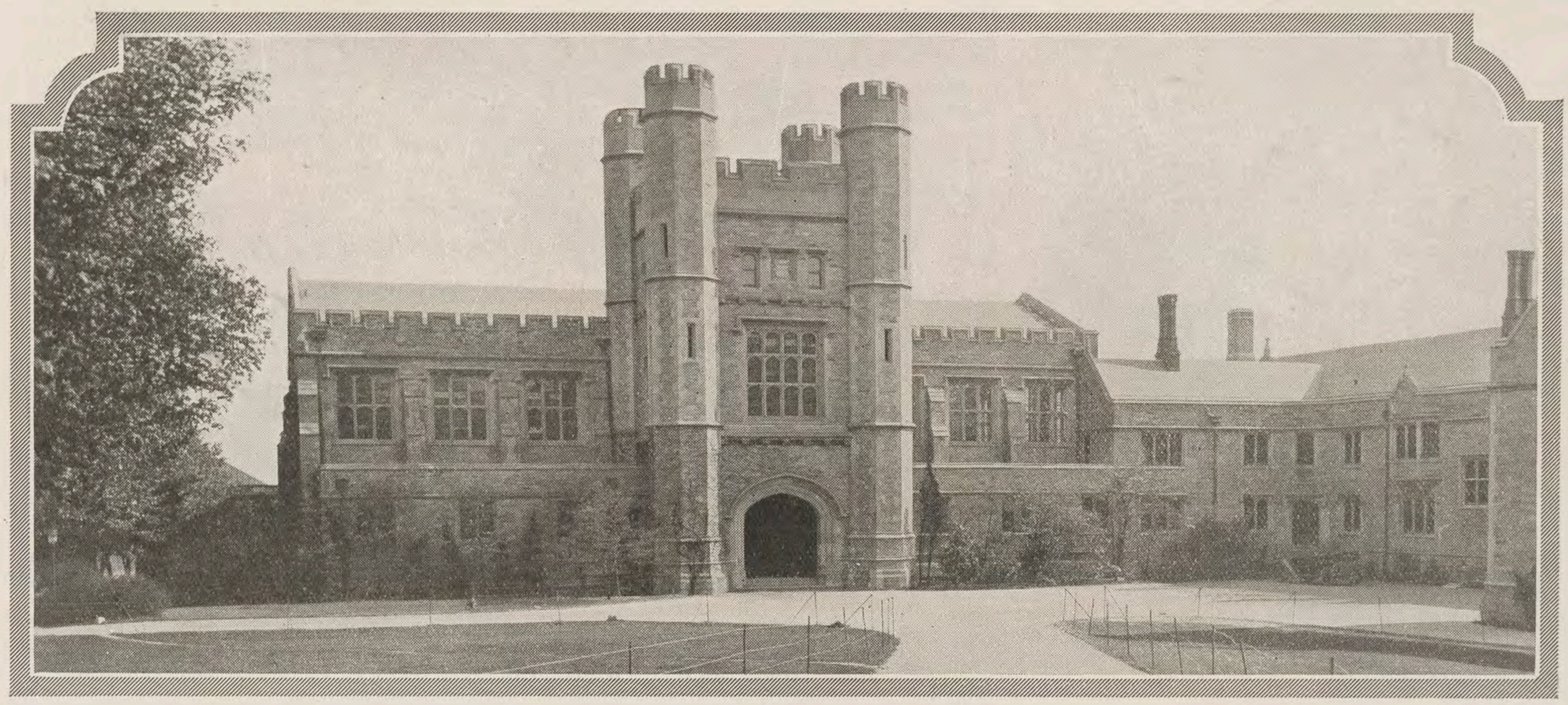
Joë Bridge.

PRÉPARONS L'OLYMPIADE DE 1924

DES STADES ET DES TECHNICIENS

LES GRANDS CLUBS SONT DÉBORDÉS PAR LE NOMBRE. PRENONS GARDE AU PÉRIL — DEUX REMÈDES S'IMPOSENT : DES STADES DOIVENT ÊTRE CRÉÉS ET DES TECHNICIENS SOLIDEMENT PRÉPARÉS. LA RACE FRANÇAISE ATTEND

La voici qui monte vers vous, pionniers du sport et de l'éducation physique ; la voici qui répond à votre appel. Entonnez pour elle le chant doctrinal. Groupez-vous ! Offrez votre égoïsme en sacrifice à cette belle jeunesse de France. Travaillez unis. Procurez-lui l'espace libre de ces champs incultes, de ces pelouses, de ces parcs même. Suscitez les initiatives et ne les tuez pas. Aidez à la création des stades, places de sport. Travaillez unis et sachez ne pas gaspiller ces énergies et alors... les hôpitaux se fermeront. Hâtez-vous, les adeptes du sport renforcent chaque jour leurs rangs. La cause sportive a besoin d'être organisée ; il faut que le souffle d'amitié cimente à jamais ces compartiments de l'organisation qui ne sont pas assez unis. Qui provoque ces petites luttes intestines plus mauvaises qu'un cyclone ? L'absence d'un pouvoir national reconnu par tous les Français d'abord, l'absence d'une doctrine nationale unique, ensuite, l'absence surtout d'un enseignement expérimental ! Il semble que la définition, d'*amateur*, s'incarne trop souvent en tout. Il faut des spécialistes de sport, comme il y a ceux du commerce, des arts et de l'industrie. Il faut des moyens d'application pour vérifier la doctrine posée, il faut des emplacements de sport, de stades, c'est là qne viendront les jeunes, c'est là qu'ils entendront la bonne parole. Le stade est l'école de l'athlétisme. Voici de partout venir des groupes épars de jeunes gens, ils vont au gré de leur fantaisie faire n'importe quoi, ils courent, ils gesticulent et ne connaissent ni limite ni direction, ils vont à la rue — la rue, école de libertinage et de vice — ils sont sans contrôle, sans conseils. Voici l'enfant du village qui va rejoindre ses camarades. Que faire ? et comme on s'ennuie... tiens, allons à la maraude !... c'est l'enfant de la ville lâché... vers l'embûche fatale. Pourquoi chaque commune n'a-t-elle pas son pré communal de sport, ses jeux installés, pourquoi n'y pas mettre comme gardien le garde champêtre, par exemple ? L'oisiveté est la mère de tous les vices, alors pourquoi ne rien faire, il y a tant de personnes qui, sollicitées, rendraient ce service à la cause et offriraient un coin de terrain inculte ou libre pour les ébats de la jeunesse. A cette place de sport communal il faudrait adjoindre une douche municipale... et puis, suivant les moyens, suivant les budgets, le pré devient plus vaste, il est clôturé, puis enceint d'une piste, de-ci de-là, quelques emplacements de sautoirs et voilà le premier élément de stade. La piste sera tracée sur le gazon et délimitée par une rangée de pierres ou de cailloux, ou encore une gance de



L'ENTRÉE DU GYMNASE DE L'UNIVERSITÉ DE PRINCETON

Alors qu'en France, certaines de nos grandes écoles ne possédent qu'un gymnase, par trop exigu et mal aménagé, les universités d'Amérique mettent, à la disposition de leurs étudiants, de vastes locaux, gymnases et terrains couverts.

UNE NOUVELLE VICTOIRE DE LÉON DE NYS

LÉON DE NYS GAGNE POUR LA SECONDE FOIS LE CROSS DE L'*INTRANSIGEANT*

En 1920, De Nys, un débutant dans le sport pédestre, remportait le cross-country populaire organisé par notre confrère l'*Intransigeant*. Depuis, Léon De Nys avait confirmé sa première victoire. Ne pouvant participer aux jeux olympiques, il gagnait le Rossevelt, le cross de l'*Auto* et le Lemonnier, où il battait chaque fois Guillemot. Le second cross de l'*Intransigeant*, couru le 6 février, sur 10 kilomètres, lui valait un nouveau succès, succès remporté devant plus de 1.800 autres pédestrians.

LE CHAMPIONNAT DE PARIS DE CROSS

L'ESCALADE DE LA BUTTE EN TERRE

Le parcours du championnat de Paris fut assez dur, il comprenait des terrains labourés et des routes à ornières. Voici l'escalade de la butte en terre par Corlet, Vignaud, Burtin. G, Heuet, Manhès. *A gauche et à droite :* Corlet. En dessous, Bouchard devant Vignaud.

L'ARRIVÉE DE CORLET

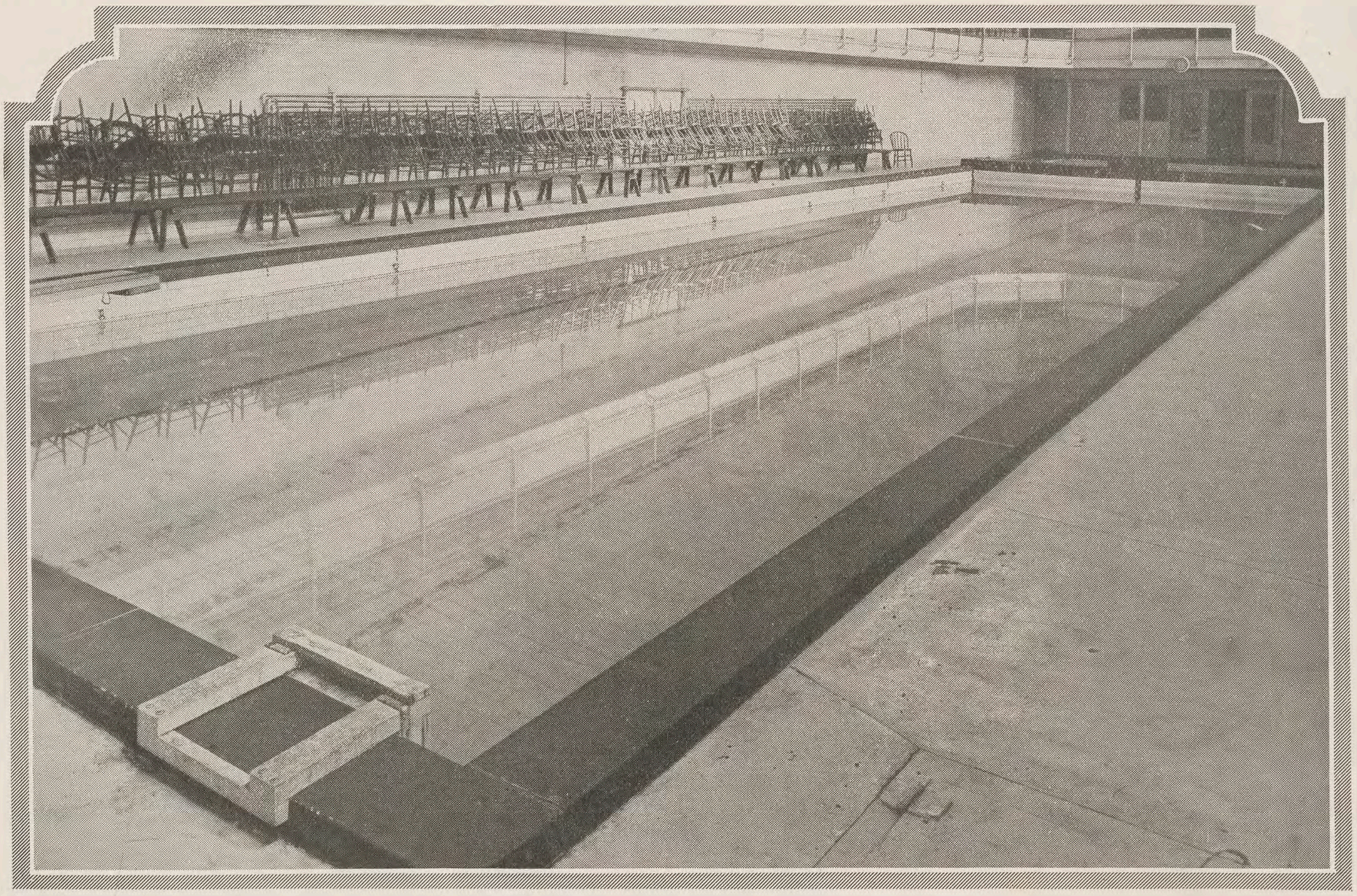
Corlet du C. A. S. G., après avoir lâché ses adversaires, vers le 8e kilomètre, remportait la victoire, couvrant les 14 kil. 500 du parcours en 57 minutes.

CORLET GAGNE LE 12e CHAMPIONNAT DE PARIS DE CROSS COUNTRY

LE 12e CHAMPIONNAT DE PARIS DE CROSS COUNTRY, DERNIÈRE ÉPREUVE AVANT LE CHAMPIONNAT DE FRANCE, S'EST DISPUTÉ, LE 20 FÉVRIER, SUR L'HIPPODROME DE LA COURNEUVE. LA COURSE A LAQUELLE NE PARTICIPAIENT NI GUILLEMOT ACTUELLEMENT EN AMÉRIQUE, NI DE NYS, NI SCHELLMAN, NON QUALIFIÉS ÉTANT ÉTRANGERS, PRÉSENTA NÉANMOINS UN BON INTÉRÊT. LA LUTTE DES ÉQUIPES DU RACING CLUB DE FRANCE ET DU CLUB ATHLÉTIQUE DE SOCIÉTÉ GÉNÉRALE FUT SÉVÈRE. LES GÉNÉRAUX ÉTANT FINALEMENT BATTUS PAR UN POINT. INDIVIDUELLEMENT, CORLET, DE LA GÉNÉRALE, ÉTAIT VAINQUEUR DEVANT VIGNAUD, DU RACING, BOUCHARD ET BURTIN

L'ARRIVÉE DE VIGNAUD

Vignaud, bien que grippé, finissait second à 25 mètres du vainqueur. Il précédait Bouchard, champion de Paris en 1906, qui faisait une course splendide.



LA PISCINE INTÉRIEURE DE L'UNIVERSITÉ DE PRINCETON

Presque tous les établissements universitaires d'Amérique comprennent, en plus du terrain de sports et du gymnase couvert, une piscine particulière où viennent s'ébattre les étudiants qui apprennent ainsi le premier sport utilitaire.

couleur. Pour l'inscription de cette piste, le procédé est simple : inscrivez sur le terrain un rectangle, ayant défini la bissectrice de chaque angle, décrire d'un point de la bissectrice un rayon (en moyenne de 30 mètres) qui aille se raccorder avec la piste droite. La largeur de cette piste gazonnée doit être au moins de 4 m. 80. C'est une piste de fortune, certes, et nous verrons plus tard la piste modèle. Actuellement, il faut deux choses : faire face aux besoins immédiats en ouvrant les terrains libres ; commencer les stades modèles sur les terrains fermés, et alors ces jeunes gens, sous la conduite de personnes averties, se transformeront et feront la belle France vibrante et vaillante. Que fait-on dans cet ordre d'idées ? Trop souvent des Commissions hélas ! et pas assez d'exécutants. Paris, par exemple, semble craquer sous le nombre considérable des adhérents du sport, surtout des adolescents : les grands clubs qui ont la bonne fortune d'avoir la formule logique du stade pratique, c'est-à-dire à proximité de la capitale, doivent refuse du monde. Il faut ouvrir certaines pelouses du bois de Vincennes et du bois de Boulogne, le sacrifice d'une pelouse peut être fait pour la santé nationale. Ceux qui ont mission de défendre la perspective et les plantations devraient s'inspirer davantage des méthodes étrangères où la direction a su adapter le sport à l'art.

Il faut des stades et des terrains de jeux à proximité de Paris. Les fortifications, ce n'est

LE GYMNASE DU COLLÈGE DE BOWDOIN

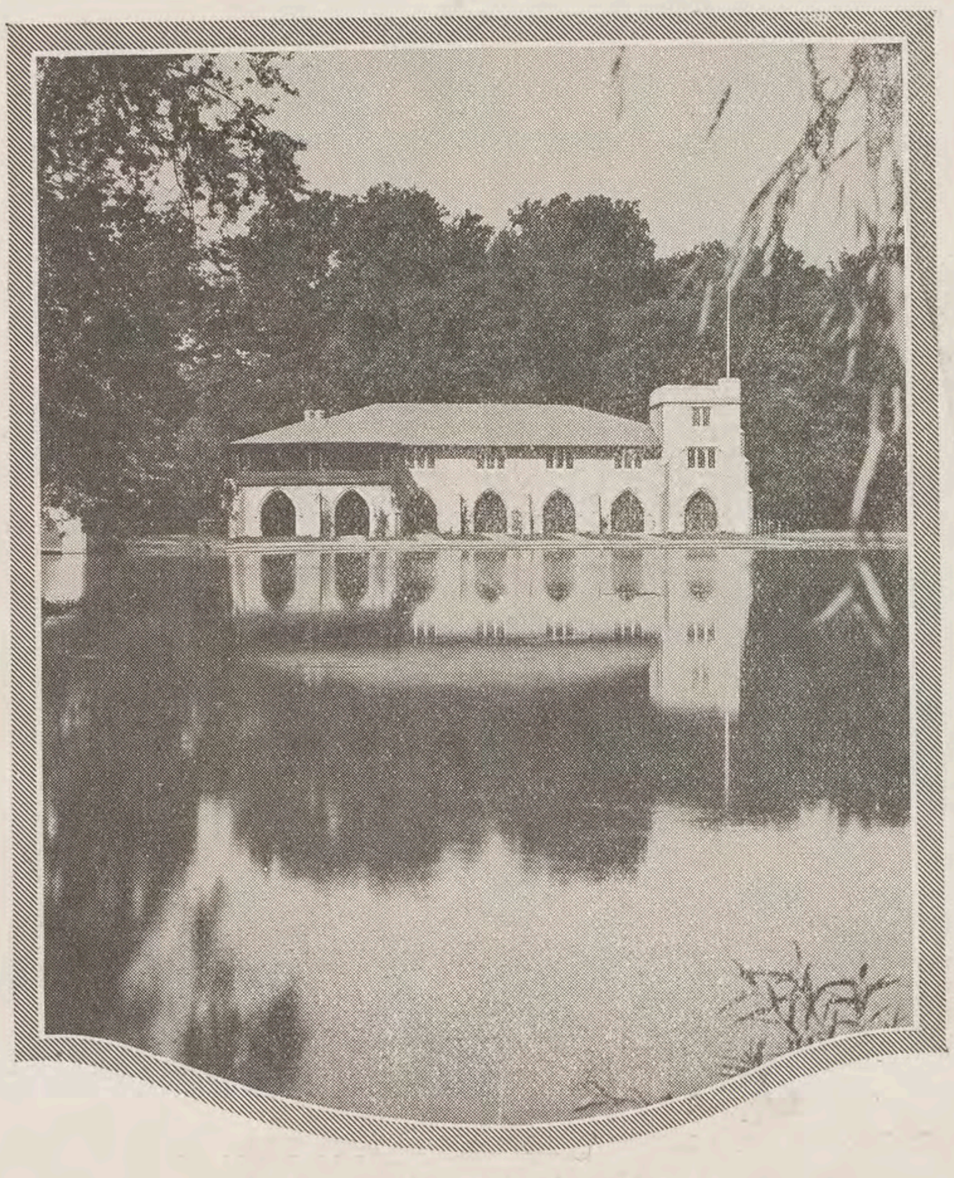
La température, souvent très basse, de certaines régions d'Amérique exige un chauffage constant des locaux réservés à l'éducation physique.

LE TERRAIN COUVERT DE BOWDOIN

Pendant la longue période d'hiver, les étudiants américains continuent et perfectionnent leur entraînement sur des terrains couverts.

pas assez ! il y a non seulement Paris mais la banlieue. Chacun a droit à sa place de sport, et puis un stade bien aménagé serait une source d'argent pour les budgets municipaux ; un beau stade est autre chose qu'un champ de foire clôturé, il doit être de l'art, une manifestation d'art. Les démonstrations athlétiques vont fort bien avec la musique et le chant. Le stade, c'est le théâtre de plein air et la rénovation antique serait charmante ; du reste, les essais tentés ont laissé un exquis souvenir d'art et de beauté, même aux profanes qui ont eu la chance de cette heureuse vision ; et puis un stade, c'est tout un sujet de ressources ; on peut y installer des bains municipaux et des douches. Heureuse cité... Lyon fait actuellement un magnifique stade, et ne voulant pas rester en arrière sur Paris, elle a créé son Institut d'éducation physique, comprenant ainsi que l'idée doit toujours se compléter de l'acte : l'institut et le stade.

Le stade ! quelle occasion de s'amuser plus sainement. Ce champ clos évoque l'antique stadion et les fêtes d'Olympie aux pieds du mont Kronos, le défilé des athlètes de l'Hellade, venus pour se disputer la couronne d'olivier sous les yeux d'une foule recueillie, bercée par le rythme des guitares et des chœurs. Quelles occasions pour les cités de faire renaître ce vieil orgueil citadin, quelles occasions d'être plus amis pour aller le dimanche lancer un défi à la cité voisine ! C'est une raison d'être de plus des vieilles régions françaises. Le Bourguignon lançant un défi de football ou d'athlétisme à l'Ile-de-France. La vieille souche ancestrale profondément encroûtée se réveillerait et l'émulation ferait faire de véritables miracles. Le stade pourrait s'accoupler avec les vieux jeux régionaux ; le Basque pourrait toujours y jouer de la pelote avec sa main caleuse ou sa chistera ; le vieux paumier du Nord serait à la fête et le Lyonnais ferait des merveilles, avec ses boules. Le stade coûte cher ? C'est vrai, mais les hôpitaux coûtent davantage. Le stade doit tuer le cabaret, l'oxygène tue la tuberculose. A ces titres déjà, le stade s'impose. Et puis, quel meilleur plaisir pour l'homme sain d'aller au stade, on en prendrait l'habitude et combien de ménages seraient plus unis. La cause sportive ne sera gagnée qu'avec la construction de stades. L'Etat, l'Armée, les Fédérations, les initiatives privées doivent payer davantage de leur personne. Il faut des stades pour les jeunes sportifs, comme il leur faut des entraîneurs solidement préparés.



LA MAISON POUR L'AVIRON

Tout comme les autres sports athlétiques, l'aviron est en honneur à Princeton. Voici le garage des skiffs et des outrigers. Cette maison a été offerte à l'Université par le mécène M. Carnegie.

Répétons-le, trop de jeunes sportifs sont livrés à eux-mêmes, la technique sportive n'est qu'amorcée dans les grands clubs et encore pour les « as ». La masse ne la connaît pas. *Il faut des stades-écoles* pour vulgariser le sport. Il faut des cours d'athlétisme et, disons-le sans détour, il n'est permis à personne d'ignorer la tendance sportive des jeunes qui veulent trop s'émanciper ; *le sport doit rester une école de moralité*. Sans stade, pas de contrôle possible, c'est l'enfant avec toutes les tentations, c'est l'adolescent avec ses incertitudes primesautières et volontaires. L'élément universitaire, qui a mission de porter très haut la pensée française, devrait s'inspirer davantage des principes d'hygiène, de discipline morale, d'activité et de préparation intense à la vie procurés par l'exercice physique, et c'est sur cette modeste pelouse et sur le stade que se trouve la santé nationale ; elle mérite qu'on y prenne garde. Du pas où nous allons, avec toute la cohorte des maladies et des miasmes qui empoisonnent notre vie, il faut de l'air, encore de l'air, et puis du mouvement pour détendre ces nerfs si éprouvés. Les névrosés se trouveront bien de leur cure du stadion, et là ils apprendront à aimer l'effort physique. L'intellectuel est celui qui a le plus besoin de stade, et c'est lui qui en a le moins. L'Amérique a compris l'importance de l'éducation physique et des stades ; ses universités, ses collèges possèdent des édifices largement aérés qui font tant plaisir aux yeux ; l'étudiant y vient oublier un instant ses études, c'est un précieux dérivatif lorsqu'il est raisonnable. Quand donc verrons-nous le stade fréquenté par l'élite intellectuelle ? Quand donc viendront-ils. les émules de Platon, d'Euripide et de Pythagore ? Je rêve du concentrement de la vie vers le stade. Ce jour-là, les hôpitaux seront moins peuplés, le Français sera moins nerveux, l'instabilité malheureuse de son caractère sera modifiée par le bon exercice équilibrateur fait en commun sur le stade. La France est le grand pays qui a le moins de terrains de jeux et de piscines. L'effort français doit être amorcé partout sous l'impulsion d'une Commission *permanente*, munie de pouvoirs, chargée de susciter l'initiative privée, chargée d'indiquer le meilleur emplacement pour le stade, etc., mais cette Commission, pour être effective, doit être nationale et comprendre toutes les représentations de la nation. Voilà ce qu'il faut comprendre.

Dès 1918, la Suède a nommé une Commission très réduite chargée de vulgariser le stade modèle conçu à la suite de longs travaux basés sur l'expérience. Créons des places de sport et des stades et établissons une Commission d'études pratiques. L'idée sans l'acte est un vain mot.

Maurice CAMBIER.

L'ÉVOLUTION DU HORS-JEU EN ASSOCIATION

LES RÈGLES DU HORS-JEU EN ASSOCIATION SONT PARMI LES PLUS DISCUTÉES — LE HORS-JEU N'EXISTA PAS TOUJOURS, MAIS IL EST INDISPENSABLE PARCE QUE JUSTE — IL SOUFFRE NÉANMOINS QUELQUES EXCEPTIONS

Une équipe de football se compose de onze joueurs. Un match oppose deux équipes l'une à l'autre. Un joueur est en jeu quand, à l'instant où la balle lui est envoyée, trois adversaires sont plus rapprochés que lui de leur propre but. Dans le cas contraire, il est hors-jeu, et il n'a pas le droit de participer à l'action ; s'il veut y participer quand même, il se fait pénaliser, ainsi du reste que son équipe, par l'arbitre, qui accorde un avantage, en l'espèce un coup franc, à l'équipe opposée.

Le hors-jeu du football, c'est l'en-avant du rugby, c'est la règle qui fait de ce jeu un sport difficile, complexe, nécessitant des combinaisons et tendant à remettre fréquemment les deux équipes en état d'équilibre l'une par rapport à l'autre.

La règle du hors-jeu n'a pas toujours existé dans le code de jeu du Football-Association. Dans les premiers temps, il y a quelque soixante ans, un joueur avait le droit de se tenir où bon lui semblait ; s'il lui plaisait de se placer à côté du gardien de but adverse, personne ne pouvait l'en empêcher. On voit combien le football était alors élémentaire ; l'effort des partenaires de ce joueur consistait, non pas à conduire la balle, soit par des passes, soit par des dribblings, jusqu'à une portée de shot du but opposé, mais à essayer, par de grands coups de pied de dégagement, de donner la balle au co-équipier montant la garde devant le but adverse : c'était à ce joueur qu'incombait le soin de transformer l'avantage en but.

Cette méthode vraiment simpliste de jeu fut longtemps en vigueur : les plus anciens d'entre nous se rappellent encore ce football d'autrefois, qui n'avait guère qu'une vague ressemblance extérieure avec le jeu pratiqué aujourd'hui. Au fur et à mesure que les progrès se manifestèrent dans la technique et dans la compréhension du jeu, le football sans règle de hors-jeu parut banal et insuffisant aux équipes qui avaient acquis de l'ensemble et de l'homogénéité. Une réforme devenait indispensable qui rendrait ce sport à la fois plus difficile et plus équitable.

Ainsi naquit la règle du hors-jeu. Elle fut tout d'abord absolue : un équipier, se trouvant dans les dix-huit mètres de son propre camp, était hors-jeu, s'il n'avait pas trois adversaires plus proches que lui de leur but. C'était là une décision draconienne, qui, dans un match d'une forte équipe contre une équipe inférieure, réduisait la partie au jeu d'une seule équipe, « one side game ».

Pourtant cette règle fut maintenue pendant les années qui suivirent 1900. Elle fut remplacée par la décision raisonnable et intelligente qu'un joueur ne pouvait plus être hors-jeu dans son propre camp.

L'évolution du règlement du hors-jeu est-elle terminée ? Non, sans doute, car le hors-jeu est souvent discutable, et il rend la tâche de l'arbitre extrêmement délicate

FRANCE-IRLANDE

UN IRLANDAIS POSSESSEUR DE LA BALLE EST ATTAQUÉ PAR DEUX FRANÇAIS

Le Français Meyer et, presque derrière lui, Hugues, se précipitent ensemble — ce qui est une faute évidente — sur l'avant-centre irlandais Chambers, qui n'aura vraisemblablement aucun mal à les dribbler en même temps.

UNE PHASE DU JEU AU MILIEU DU TERRAIN

Le demi-gauche français Bonnardel, pressé par trois avants irlandais, dégage la balle d'un coup de tête assez puissant pour permettre aux joueurs d'avant d'entrer en action.

LE PREMIER MATCH INTERNATIONAL D'ASSOCIATION DE LA SAISON S'EST DISPUTÉ LE 8 FÉVRIER, AU PARC DES PRINCES. CETTE PREMIÈRE RENCONTRE METTAIT AUX PRISES LES ÉQUIPES D'IRLANDE ET DE FRANCE QUI

ASSOCIATION

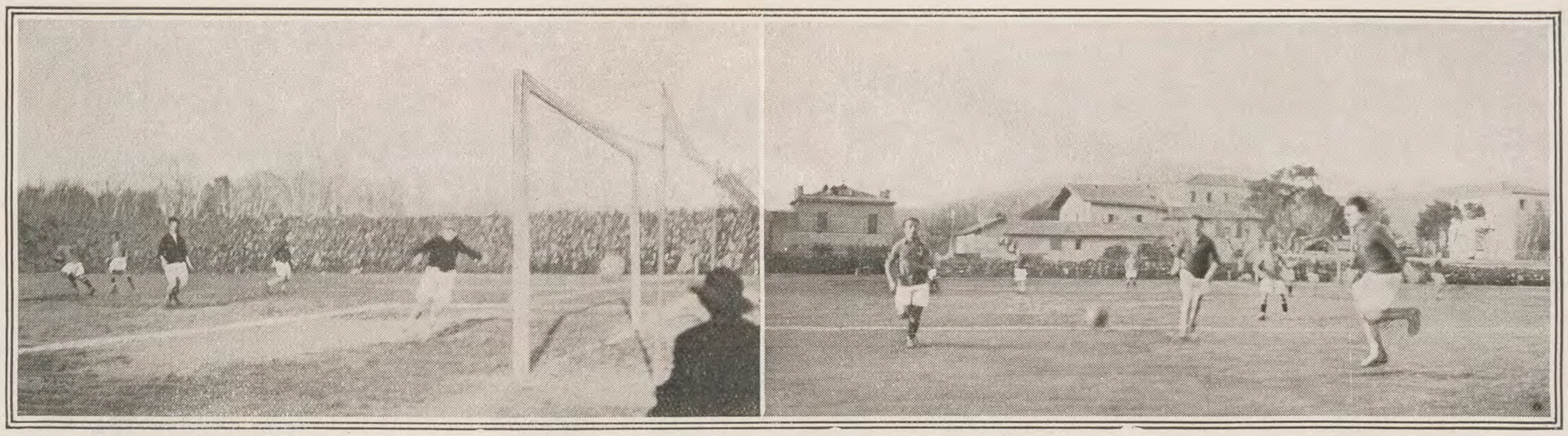
Au milieu, en bas : UNE ATTITUDE CURIEUSE DE L'ARRIÈRE GAMBLIN

Aux prises avec l'avant-centre irlandais Chambers, qui vient de donner un coup de tête vers le centre, Gamblin semble vouloir arrêter la balle avec les deux mains, comme un gardien de but. L'arbitre observe la scène.

SE HEURTAIENT POUR LA PREMIÈRE FOIS. LE TEAM FRANÇAIS, BIEN QUE SE COMPOSANT DE JOUEURS DE VALEUR, MANQUAIT D'HOMOGÉNEITÉ ET FUT BATTU PAR LES IRLANDAIS QUI TRIOMPHÈRENT PAR 2 BUTS A 1.

GAMBLIN DÉGAGE LA BALLE DE SON CAMP

Le capitaine de l'équipe de France, dont le jeu résolu et habile fut très remarqué, expédie le ballon à bonne distance vers ses avants, dont la ligne fut brillante en attaque.



L'ITALIE BAT LA FRANCE PAR 2 BUTS A 1, EN ASSOCIATION

Le 20 février, à Marseille, sur le terrain de l'Olympique, l'équipe d'Italie a battu celle de France en association par 2 buts à 1. Notre cliché représente l'avant Santamaria qui vient de shooter le premier but pour l'Italie. Beaudier se replie trop tard pour arrêter le ballon. Une descente de l'Italien Migliavacca. Gamblin va arrêter la passe. Notre équipe ne tint pas ce qu'on attendait d'elle. Les joueurs ne furent pas aussi ardents qu'on pouvait l'espérer, surtout après la première mi-temps où ils avaient réussi à marquer le premier but de la partie.

S'il y a des hors-jeux flagrants, évidents, il en est d'autres — c'est la généralité — qui sont à peine prononcés : par exemple, il est très difficile — à moins qu'on n'ait les yeux fixés sur le joueur intéressé — de savoir si un ailier rapide, qui reçoit la balle hors-jeu, était hors-jeu lorsque la balle lui a été envoyée.

Voici un autre cas : un footballeur, qui, par suite de passes ou de dribblings, se trouve seul devant le but, mais mal placé pour envoyer la balle dans les filets ; il envoie la balle à un de ses co-équipiers qui se trouve peut-être un peu en avant, peut-être un peu en arrière ; l'action est très rapide, comme on peut l'imaginer ; l'arbitre interviendra ou, au contraire, laissera l'action se dérouler, suivant le jugement qu'il portera, car la loi de hors-jeu, énoncée au début de cette étude, connaît quelques exceptions. Un joueur n'est pas hors-jeu :

1° Si la balle lui vient d'un adversaire ou a été touchée en dernier lieu par un adversaire ;

2° S'il reprend une balle que lui passe un partenaire placé en avant de lui, ou sur la même ligne que lui ;

3° Si la balle lui vient d'un corner, ce qui équivaut, neuf fois sur dix, à un centre sur la même ligne ou en arrière : en effet, la balle posée sur le front de cercle du corner se trouve à 0 m. 91 (un yard) au maximum de la ligne de but ;

4° Si la balle lui vient d'une remise en jeu de la touche, règle nouvelle qui est appliquée seulement depuis le début de la saison 1920-1921. Règle tout à fait légitime, car l'équipe qui remet la balle en jeu est privée du joueur qui accomplit cette opération ; et il est, par conséquent, juste que ce handicap soit comblé par un avantage dont, il faut l'avouer, les équipes françaises n'ont pas encore, jusqu'à présent, songé à profiter.

Ajoutera-t-on de nouvelles exceptions à la règle ? Il est permis de le croire. Je n'en veux d'autre exemple que la récente proposition, présentée par la Football-Association d'Ecosse et rejetée par la Football-Association d'Angleterre, et qui tendait à n'admettre le hors-jeu que dans les vingt-cinq yards qui devancent le but. Si une telle proposition avait été acceptée, on aurait pu dire que l'évolution de la règle du hors-jeu avait consisté à parcourir un circuit fermé : en effet, limiter le hors-jeu à vingt-cinq yards, c'est en somme le réduire à peu de chose, pour ne pas dire à rien du tout.

Gabriel HANOT.

LE CONCOURS DU " SCOLAIRE COMPLET "

Organisé par la " Vie au Grand Air " avec le concours de la " Fédération Française d'Athlétisme ", au stade Pershing, le 6 juin (matin et soir). L'adhésion de tous les lycées et collèges de Paris, représentés par leurs proviseurs ou directeurs, et la liste des professeurs désignés pour les groupements.

La guerre avait porté un rude coup aux Associations scolaires, en les décapitant tout à coup de leurs membres les plus actifs, par la levée anticipée de tant de jeunes classes. Une centaine à peine purent se soutenir pendant cette pénible période de cinq années. Cependant, l'année 1920 vit en même temps que le réveil des études celui des sports scolaires, et l'on assista à une véritable renaissance : chaque mois, chaque semaine apporta à l'Union des Sociétés françaises de Sports athlétiques l'heureuse nouvelle de la résurrection, ou de la création de quelques Sociétés sur tous les points de la France. Ce beau feu a-t-il continué ? A-t-on profité de cet élan indiscutable pour conquérir toute cette jeunesse à la cause des sports ? Pas un de ceux qui connaissent véritablement la situation ne se risquerait à répondre affirmativement à ces quelques questions. Il est certain, au contraire, qu'à cet enthousiasme a succédé, sinon le marasme, au moins une période de découragement et de malaise, que beaucoup de jeunes Associations à peine nées se sont désintéressées du sport, qu'un grand nombre de collégiens sont retournés au dancing, au cinéma, au manège, après avoir promis pourtant de ne fréquenter le jeudi que le stade ou le terrain de football.

Il faut excepter évidemment, de la situation pénible ainsi constatée, certaines régions privilégiées, où de dévoués amis des sports, secondés par des universitaires qui sont aussi des sportsmen, ont pris en main la direction des Sociétés et de leurs concours. On a pu assister avec joie à la renaissance de l'athlétisme et du rugby dans toute l'Académie d'Aix, au progrès de tous les sports dans les régions de Toulouse, de Bordeaux, de Poitiers et de Lyon, aux vigoureux efforts couronnés de succès du commandant Roux à Strasbourg et en Alsace, et les lecteurs de la *Vie au Grand Air* sont trop au courant du sport scolaire à Paris pour qu'il soit besoin de leur signaler encore l'activité des Associations des lycées et des collèges de la capitale. Mais, ailleurs, quel marasme, quel silence, quel désintéressement ! Telles régions comme le Bourbonnais, la Lorraine ne comptent presque plus de Sociétés, ni d'adhérents aux sports. Telle autre, comme la Franche-Comté, ne contient pas une Association scolaire. A qui la faute ? Quelle est la raison de cette situation ? On peut l'attribuer évidemment à bien des causes, sans compter la cause la plus essentielle, la plus foncière, qui reste la mentalité des familles et, par suite, celle de leur progéniture; mais je n'en veux indiquer aujourd'hui qu'une seule, et c'est la crise de direction et de dirigeants.

Il y a eu crise de direction depuis plus d'un an et c'était inévitable, la crise de l'Union devant forcément atteindre ses Sociétés scolaires. Depuis quatorze ans, en effet, la vieille Fédération avait concentré entre les mains des membres de la Commission Centrale Universitaire toutes les questions intéressant les scolaires. Au début de l'U. S. F. S. A. quand celle-ci se composait d'une demi douzaine de clubs et que les Associations scolaires, tout juste aussi nombreuses, constituaient son avenir et formaient sa principale préoccupation, c'était à qui s'occuperait le plus des scolaires. Peu à peu, cependant, au fur et à mesure que les clubs d'amateurs se multiplièrent, les dirigeants négligèrent de plus en plus la clientèle universitaire, d'autant plus, peut-être, que ces clients n'étaient pas électeurs dans les nombreux scrutins que l'on inaugura dans le monde des sports. On s'aperçut que le nombre des Associations diminuait, que les championnats de France d'athlétisme réunissaient vingt-sept concurrents (en 1907), que les épreuves de football n'intéressaient plus que Paris et trois ou quatre Associations provinciales, et, sur la proposition de F. Reichel, le bureau remit la direction du sport scolaire à la C. C. U. (Commission Centrale Universitaire).

Il sera bientôt temps d'écrire le testament de cette Commission et l'on sera certainement surpris des résultats qu'elle obtint, quand on connaîtra surtout les moyens financiers et le personnel administratif qu'elle eut à sa disposition pour mener à bien sa tâche.

En tout cas, au Congrès de 1920, sur la proposition de F. Reichel, il fut décidé que chaque Fédération reprendrait la direction du sport scolaire où elle était particulièrement compétente ; et voilà nos malheureuses Asso-

ciations, à peine remises sur pied, sollicitées par dix Fédérations : *nageurs*, *pelotari*, *hockeyers*, *patineurs ;* les plus jeunes étaient les plus ardentes et les plus révolutionnaires. Heureusement les grandes, celles qui avaient la clientèle la plus assurée, étaient plus réservées. En vain, le Conseil avait-il voté que l'ancienne organisation devait subsister en attendant que les nouvelles puissent fonctionner, en vain les Fédérations à peine nées créaient-elles des Commissions scolaires, les intéressés ne savaient plus à qui s'adresser, ni se vouer, les dévoués dirigeants attendaient des directions qui ne leur venaient point.

C'était bien la crise. Cependant, la Direction de l'enseignement signifiait aux Fédérations le désir de n'avoir à traiter, comme par le passé, qu'avec un seul et même organisme.

Cependant, toutes les Fédérations s'occupant des scolaires créaient un Comité confédéral qui tâchait de rétablir l'unité d'effort, et l'ordre dans la règle. Nul doute que, malgré les tiraillements inévitables, le Comité n'arrive à grouper toutes les bonnes volontés, à représenter les intérêts de toutes les Fédérations utiles, à défendre leur programme, et à le faire accepter par les pouvoirs publics et les autres, car il ne faut pas oublier qu'il y en a d'autres dans l'enseignement. On remédiera ainsi peu à peu à la crise de direction, mais qui remédiera à celle des dirigeants ? Qui sera assez dévoué pour se consacrer à une tâche, à laquelle les dirigeants des Fédérations n'ont accordé jusqu'ici ni honneur ni considération ? Je crois que ce dévouement ne se rencontrera guère, à quelques exceptions près, que parmi les membres de l'enseignement, et je pense, plus fortement que jamais, que l'avenir du sport scolaire est entre les mains des universitaires eux-mêmes et de leurs collègues de l'enseignement libre.

L'admirable succès obtenu, grâce à l'initiative de M. Pierre Laffitte, en s'adressant à la collaboration directe des proviseurs, des directeurs et des professeurs pour l'organisation du Prix de la *Vie au Grand Air*, ne pourra que confirmer cette opinion.

Nous avons reçu les engagements suivants pour notre concours du "Scolaire complet" :

Lycée Buffon (profr d'Éducation physique, M. Payssé).

Lycée Carnot (profr d'Éducation physique, M. Bettremieux).

Lycée Charlemagne (professeur d'Éducation physique, M. X...).

Lycée Condorcet (professeur d'Éducation physique, M. Danhier).

Lycée Henri IV (professeur d'Éducation physique, M. Thomas).

Lycée Janson de Sailly (profr d'Éducation physique, M. Heidet).

Lycée Lakanal (profr d'Éducation physique, MM. Follaci et Kuntz).

Lycée Louis-le-Grand (professeur d'Éducation physique, M. Jasni).

Lycée Michelet (profr d'Éducation physique, M. Vallet).

Lycée Pasteur (profr d'Éducation physique, M. Hœnig).

Lycée Saint-Louis (professeur d'Éducation physique, M. Vion).

Lycée Voltaire (profr d'Éducation physique, M. Profizy).

Lycée Hoche (profr d'Éducation physique, M. Telage).

Collège Sainte-Barbe (professeur d'Éducation physique, M. Payssé).

Collège Stanislas (professeur d'Éducation physique, M. Flori).

Tous les proviseurs de ces établissements ont accepté de faire partie du jury d'honneur de l'épreuve et promis d'assister effectivement à notre concours du "Scolaire complet".

J.-A. Bernard,
Agrégé de l'Université,
Professeur au Collège Stanislas.

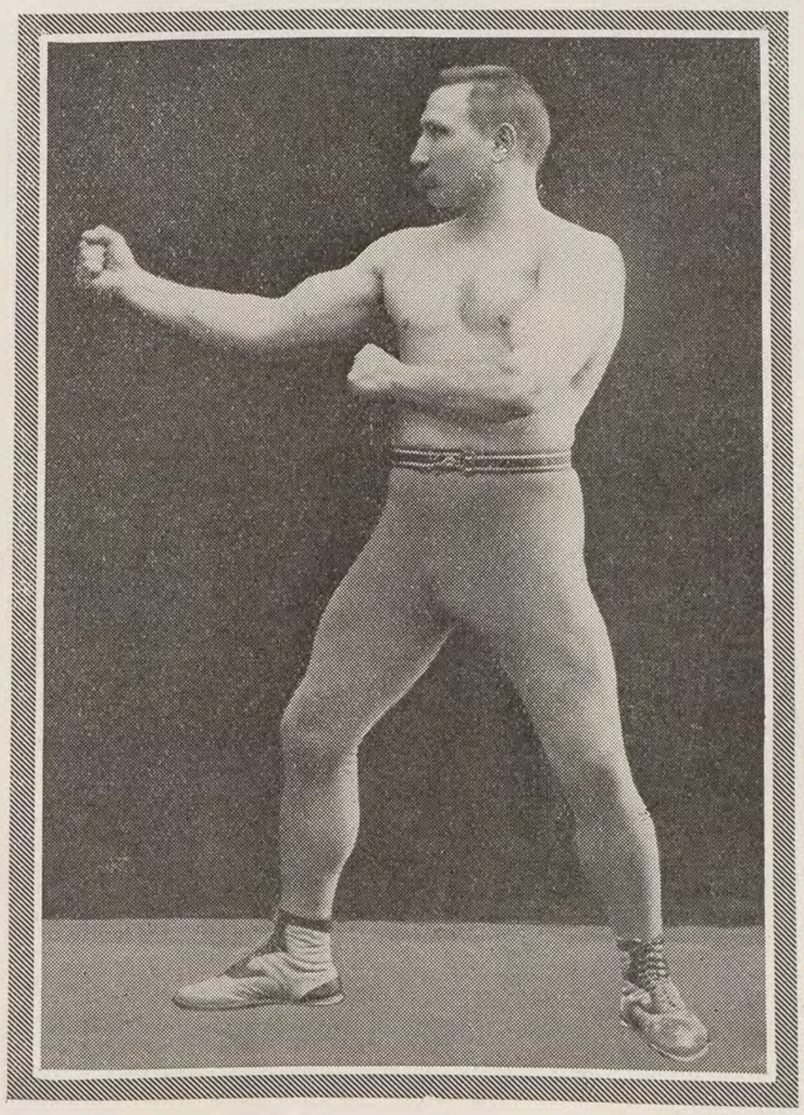
LA BOXE FRANÇAISE SOURCE DE SANTÉ

LE PROFESSEUR CHARLEMONT, L'APOTRE ET LE MAITRE DE LA BOXE FRANÇAISE, DÉMONTRE QUE SON ART EST LA SOURCE DE LA SANTÉ A TOUS LES AGES

La boxe française a souffert de la vogue de la boxe anglaise. C'est à croire que les sportsmen ne peuvent avoir deux idées en même temps. Comparer la boxe française à la boxe anglaise est aussi paradoxal que faire un rapprochement entre la bicyclette et le patinage à roulettes. Nul n'aurait l'idée d'opposer une équipe d'association à un quinze de rugby, un joueur de tennis à un joueur de croquet. Et pourtant certains discutent encore sur la valeur d'un boxeur français vis-à-vis d'un boxeur anglais. Je n'ai pas l'intention de parler ici de la boxe française au point de vue combat, quoique j'admire profondément ce sport de défense, dont je crois avoir prouvé en maintes circonstances l'efficacité. Je tiens simplement à démontrer que l'on ne saurait trop apprécier l'intérêt présenté au point de vue de la santé. C'est le sport idéal pour faire maigrir les obèses, faire engraisser les maigres et remplacer par du muscle les chairs fatiguées, qu'il s'agisse d'enfants, d'adultes, de vieillards, hommes ou femmes. Evidemment, le sceptique me dira : Vous êtes orfèvre, M. Josse », ou, en d'autres termes : « Mon bon Charlemont, vous exagérez, mais je vous excuse puisque c'est votre métier ».

Eh bien, non ! N'ayez pas de crainte à ce sujet. Je vous affirme que vous pouvez avoir confiance en ma parole. Je me base sur un passé... trop long, à mon gré, qui fourmille d'exemples. Je ne suis pas médecin, mais la boxe française m'a permis, en maintes circonstances, de réussir des cures extraordinaires. Elle n'est pas un coup de fouet, un doping, mais une médication dont les effets sont durables. C'est d'ailleurs pour cette raison que les docteurs les plus connus m'envoient souvent de leurs clients pour compléter la guérison que les médicaments ne peuvent obtenir d'une façon définitive.

Avec mon prévôt Petit, je fais suivre un entraînement progressif qui ne saurait fatiguer le patient. Celui-ci devient bientôt un enthousiaste, car seule la période de début peut sembler monotone. C'est celle où les mouvements sont appris. Dès que l'élève est en possession de tous les mystères de la boxe française, il peut commencer à faire des assauts et se passionne au sport auquel il regrette de ne pas avoir été initié plus tôt.



LE PROFESSEUR CHARLEMONT

Charlemont est le maître incontesté de la boxe française. Ce sport, qui remonte à 1824, était connu à cette époque sous le nom de savate et jouissait d'une grande vogue.

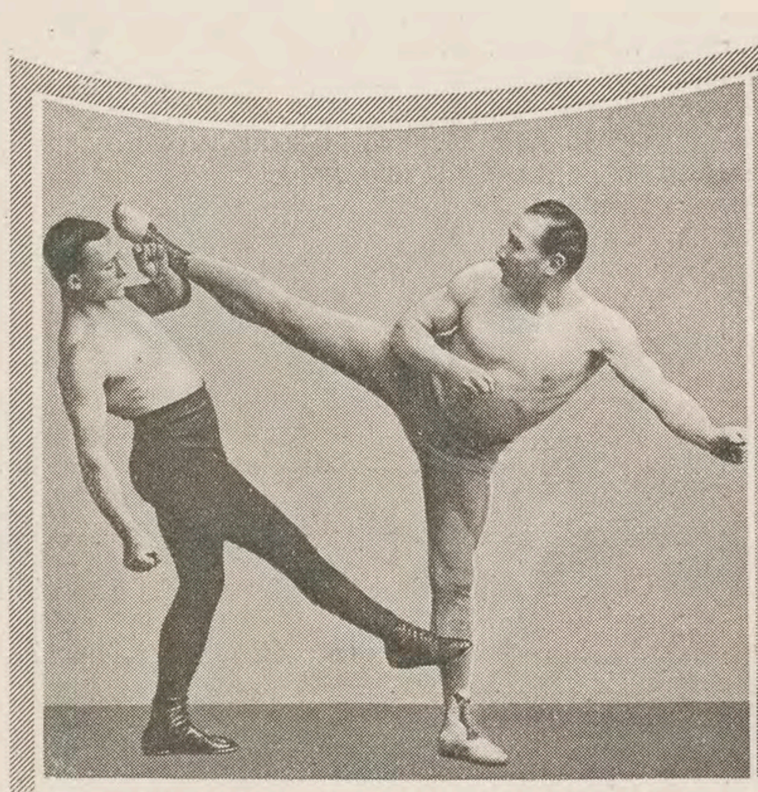
Je ne rappellerai pas que la boxe française consiste à se servir des poings et des pieds. Mais cette définition ne prouve-t-elle pas même au plus vulgaire, que c'est un sport faisant entrer en jeu tous les muscles ? Il s'adapte aussi bien aux troubles de la santé les plus fréquents dans l'âge mûr qu'aux vices de développement les plus à redouter dans l'âge de la croissance. C'est une gymnastique harmonique un peu plus brutale que celle de Mme Irène Popard !

Il n'est aucune partie du corps, aucune aptitude physique et même aucune faculté intellectuelle qui ne soit mise en jeu — et par conséquent exercée — chez l'homme qui se livre à un assaut de boxe française. Et on peut dire, appuyé sur des arguments raisonnés et non pas sur des préférences individuelles, que cet exercice est le meilleur de tous pour l'éducation physique.

Si on veut pousser plus loin l'analyse des mouvements, on constate que la boxe française n'est pas seulement apte à assurer le développement régulier des forces du corps et le perfectionnement des facultés physiques. Aucun autre exercice ne répond mieux aux exigences de l'hygiène générale et surtout à celles de l'hygiène spéciale de l'enfant qui grandit. Dans la période de la croissance, il importe de choisir un exercice qui répartisse également le travail dans tous les muscles, comme le fait la boxe française, de préférence à ceux qui le localisent plus spécialement dans une moitié latérale du corps, comme l'escrime, ou dans la moitié supérieure du corps, comme les agrès de gymnastique. Chez l'enfant qui grandit, il est de la dernière importance d'éviter toutes les conditions pouvant favoriser la prédominance d'un groupe de muscles sur les autres groupes, car cette prédominance serait une condition capable de provoquer, ou tout au moins de favoriser, les déformations du corps.

La boxe française est le type des exercices qui ne déforment pas le corps et le type des exercices pouvant redresser la taille quand elle tend à se dévier.

Mais elle n'est pas seulement utile au déve-

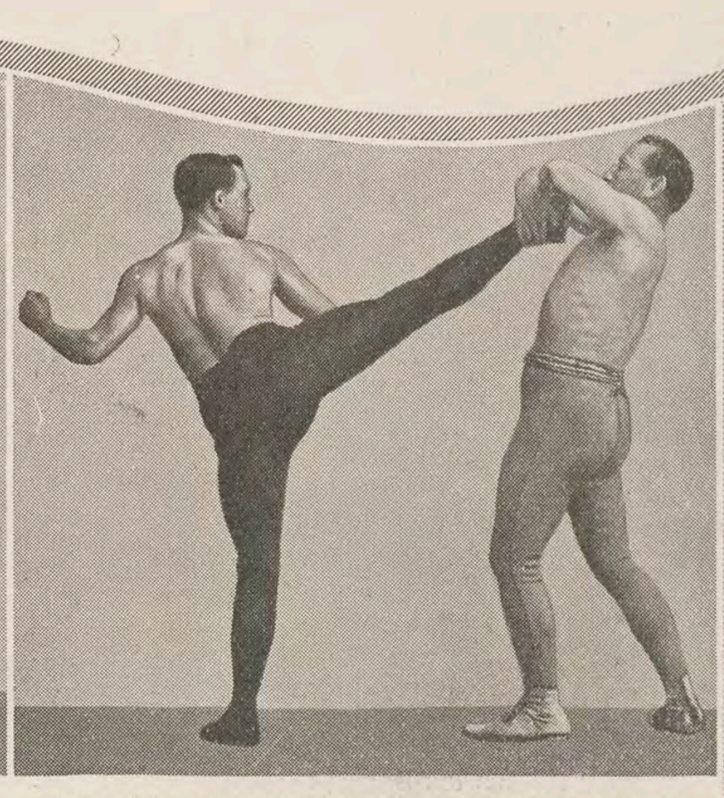


LE COUP DE PIED DE FIGURE

Ce coup classique s'exécute comme le coup de pied de flanc. Il se pare avec les mains.

L'ENFOURCHEMENT

Sur attaque de coup de pied, prenez la jambe avec le bras, portez la jambe en avant.



ESQUIVE DU COUP DE PIED DE FLANC

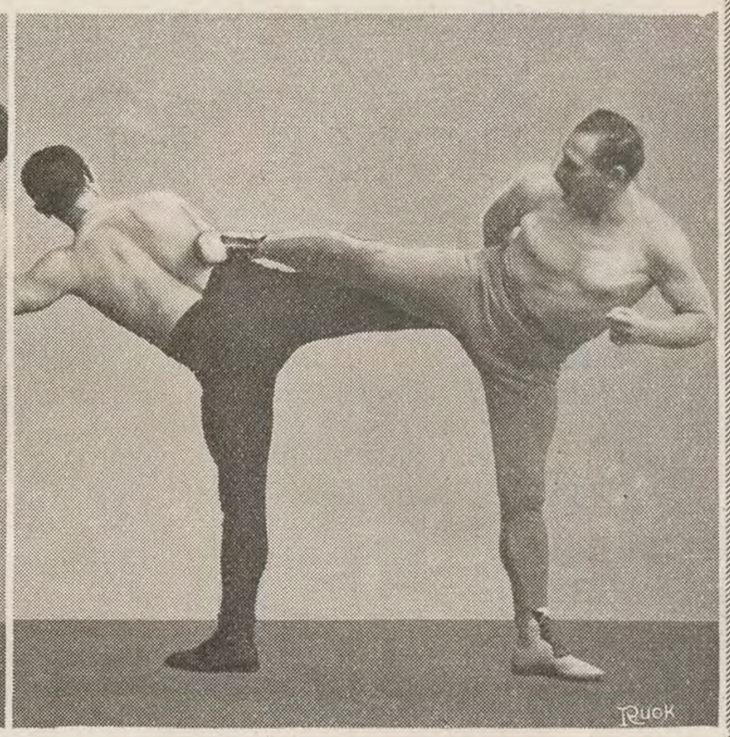
Le coup de pied de flanc s'esquive par la prise de la jambe à deux mains.

RIPOSTE DU COUP DE PIED BAS

Pour le coup de pied bas, on riposte par un coup de pied de flanc ou un coup chassé.

PARADE DU COUP DE PIED BAS

Ce coup se pare par un coup d'arrêt, par l'esquive de jambe, par le changement de garde.



RIPOSTE DU COUP DE PIED DE FLANC

Après avoir paré ce coup, on peut riposter par un coup chassé au corps.

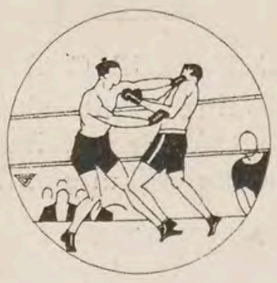
loppement de la souplesse et de l'équilibre, à l'hygiène de la croissance et au redressement de la taille. A côté de ces bénéfices, utiles surtout pour les enfants et les jeunes gens, cet exercice en apporte d'autres précieux pour l'homme fait et mieux pour l'homme mûr.

De trente à cinquante ans, chez l'homme à vie sédentaire, les troubles les plus fréquents de la santé, dûs au manque d'exercice, sont des troubles de la digestion : défaut d'appétit, atonie de l'estomac et des intestins, ballonnement, lenteur des fonctions digestives avec tout le cortège des congestions, lourdeurs de tête et vertiges qui en sont la conséquence. Parmi les facteurs de ces troubles, notez en première ligne le défaut d'action des muscles abdominaux.

Or, la boxe française, plus que tout autre exercice, fait travailler ces muscles. Aussi bien pour le coup de pied que pour le coup de poing, autant pour esquiver le coup que pour le porter, la paroi de l'abdomen travaille chez le boxeur. Quand la jambe se lève, c'est un muscle latéral du ventre qui fait basculer le bassin et le place dans une position oblique, indispensable à la grande étendue du mouvement. De même, pour le coup de poing, ce sont les muscles abdominaux qui travaillent bien plus que ceux du bras. C'est d'un muscle de l'abdomen, le grand oblique, que procède la force employée par le mouvement de pivot qui fait tourner le thorax autour de l'axe vertical de la colonne vertébrale, mouvement de rotation, sans lequel le coup de poing ne peut être porté à fond. C'est du ventre et non des reins que doit partir un coup de poing bien appliqué et les muscles abdominaux travaillent aussi pour lancer le coup de pied à hauteur voulue.

Ainsi la boxe française s'adapte-t-elle aussi bien aux troubles de la santé de l'âge mûr qu'aux vices de développement de l'âge de la croissance. Ces idées ne sont pas seulement les miennes, elles ont été magistralement exposées par le docteur Fernand Lagrange. Je n'ai qu'un espoir, c'est d'avoir convaincu le lecteur et je jure que je cherche à le faire dans son intérêt beaucoup plus que dans le mien.

CHARLEMONT.



NOUVEAUTES

UN CURIEUX ET DANGEREUX SPORT

De temps en temps, les journaux signalent qu'un original a tenté de descendre, au moyen d'un tonneau, les chutes du Niagara ou telle autre chute fameuse.

Voici le tonneau dans lequel Charles Stephens, un Anglais, de Bristol, vient de tenter récemment ce dangereux exploit. Malgré les précautions prises, le tonneau, que les remous ont entraîné vers le fond de la rivière avant la chute, a été brisé, et, naturellement, son occupant a trouvé la mort dans sa tentative.

LE BOBSLEIGH A SAINT-MORITZ

L'ÉQUIPE DU " VENTRE A TERRE "

Au cours des derniers championnats de Saint-Moritz, l'équipe du " Ventre à terre ", composée du comte Lambert (sturer), Mme G. Bénard, Miss O'Connor, colonel Harley, A. Bréaud (break), a battu par deux fois le record établi avant la guerre. Au cours de la première tentative, le parcours était couvert en 1 m. 4 s. 1/5; la seconde fois, le temps était 1 m. 3 s. 1/5.

LE GRAND PRIX DE TIR AUX PIGEONS DE MONTE-CARLO

LE VAINQUEUR LAFITE

1er du Grand Prix disputé le 3 février. M. Lafite (Français) a triomphé en abattant 13 pigeons sur 13.

M. COLOMBEL, 2e

La France a remporté également la seconde place avec M. Colombel, 2e, ayant abattu 12/13.

M. GRASSELLI 2e

Le tireur italien, Grasselli, a partagé la seconde place avec M. Colombel, 11 italiens finirent 4es.

M. VITALIS

L'as des as mitrailleur de la guerre, aux 9 victoires, triompha à Monte-Carlo dans le Prix des Primevères.

HIPPISME

LA REPRISE D'AUTEUIL

LA SOCIÉTÉ DES STEEPLE CHASES REVIENT AUX ANCIENNES TRADITIONS — IL FAUDRA SAUTER GROS — LE SPÉCIALISTE S'IMPOSERA — LE PUBLIC AURA LE SPECTACLE QU'IL NE TROUVAIT PLUS

Les transformations accomplies sur le champ de courses d'Auteuil ont été unanimement approuvées. Il ne reste plus que des questions de détail à régler, entre autres, la perspective de la ligne d'arrivée des courses de haies, que l'on voit difficilement de toutes les tribunes. Pour ce qui est de la sévérité des obstacles, elle s'imposait sur le premier champ de steeple chasing de France. Les parcours coulants devenaient fastidieux. Il suffisait de payer cher un cheval de plat pour avoir une sorte de crack. Ici l'aptitude s'impose. Le public s'intéresse avec raison aux beaux sauteurs. Il ne s'agit plus de qualité intrinsèque dans ce métier dénué de sélection, mais d'adresse, de dons spéciaux qui sont secondaires à l'avenir de la race. Les steeple chasers de Liverpool peuvent faire Auteuil et ceux d'Auteuil deviennent des phénomènes, comme Lutteur III, quand ils osent affronter les magnifiques obstacles d'Aintree. Pour les belles allocations d'Auteuil il faudra, en outre de l'aptitude, un dressage moins sommaire, de l'expérience. On aura intérêt à ménager, en vue de cette seconde carrière, des animaux que l'on massacrait inutilement en plat ; il y aura un nouveau parti à tirer de ceux qui n'ont pas la qualité suffisante pour réussir en plat, et le demi-riche pourra faire bonne figure. L'éleveur, dans ses croisements, se préoccupera du modèle, alors qu'il n'est que trop porté à ne tenir compte que du papier. La production du cheval utile y trouvera son compte en dotant le pays de bêtes solides, ayant de l'os, portant le poids, ce qui est plus rationnel que la confection de toutes ces fusées, de ces ratons éphémères, qui ne donnent que trop l'impression d'une race en voie de dégénérescence, pour ne pas dire de déliquescence.

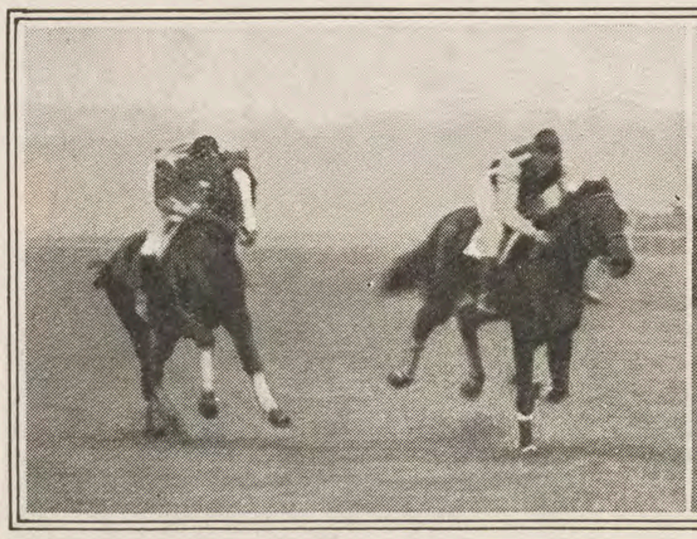
Le spectacle a pris aussitôt un autre attrait, et malgré le petit nombre de partants de certaines épreuves, les péripéties ont grandement satisfait le public qui a trouvé autre chose que la course à jouer : la course à voir.

Le jour de la rentrée, Dorville a fait un parcours impeccable devant Mogador et Rossator. Les hurdle racers n'ont pas trouvé les claies bien terribles, mais ils ont été obligés de regarder ce qu'ils faisaient au lieu d'aborder ces obstacles à la volée. Kingdom, qui aspirait à Liverpool, a reconnu la rivière d'Auteuil un peu large et y a roulé en compagnie de Batailleuse. Une seule chute dans le Prix du Chêne Capitaine, gagné par Rainfall, mais deux chutes mortelles de Roghi et de Licorne sur des obstacles non renforcés.

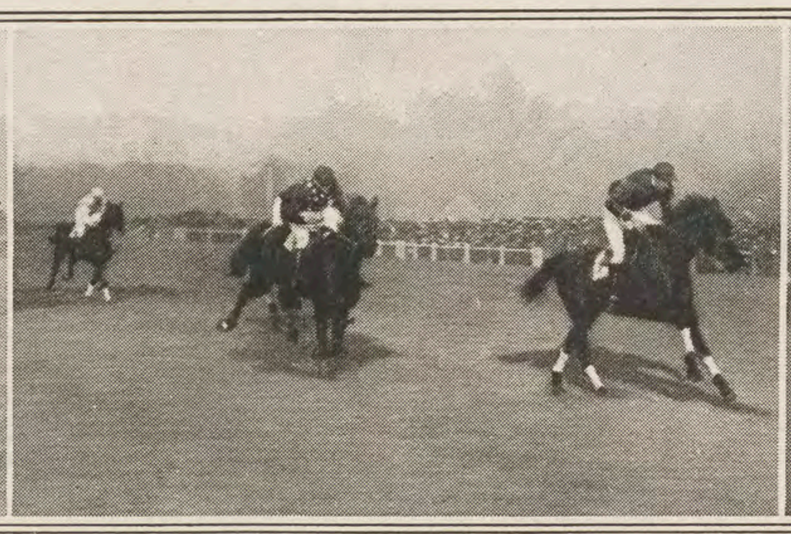
Le jeudi, nouvelle chute mortelle, celle de Sammy Sands, sur la simple haie finale. C'est le train qui tue et non l'obstacle. Raviole et Batailleuse tombent toutes deux à la rivière, et, remontées, finissent le match dans cet ordre. Elseneur soutient sa réputation à six livres d'Isolin, pour les années. Peut-être le cheval du duc Decazes est-il le meilleur quatre ans actuellement; mais assurément, Souviens-Toi, que nous verrons le dimanche, est de tout premier ordre. Il est impressionnant et son parcours seul est un beau spectacle. Il semble imbattable en France à poids pour âge.

Après s'être écrasé à Enghien pour la réouverture, le samedi, on a fait fête au premier dimanche d'Auteuil. Le Prix Hungerford a été une série de chutes, de rechutes anodines et, finalement, M. Blacque-Belair a atteint le poteau avec Chatterbox. Gribouille a gagné le Beugnot contre Zorobabel, après avoir assez mal sauté. Patrocle, en tombant à la rivière, a laissé le vrai steeple chaser, Fonraud, maître du Prix Robert-Hennessy. Avec un admirable temps, voilà une saison bien commencée.

Saint-Georges.



ARRIVÉE DU PRIX BOUGIE (haies, 12.500 fr., 3.500 m.), Auteuil, 17 février. — Elseneur, au duc Decazes (Barré), se détachait pour gagner nettement.



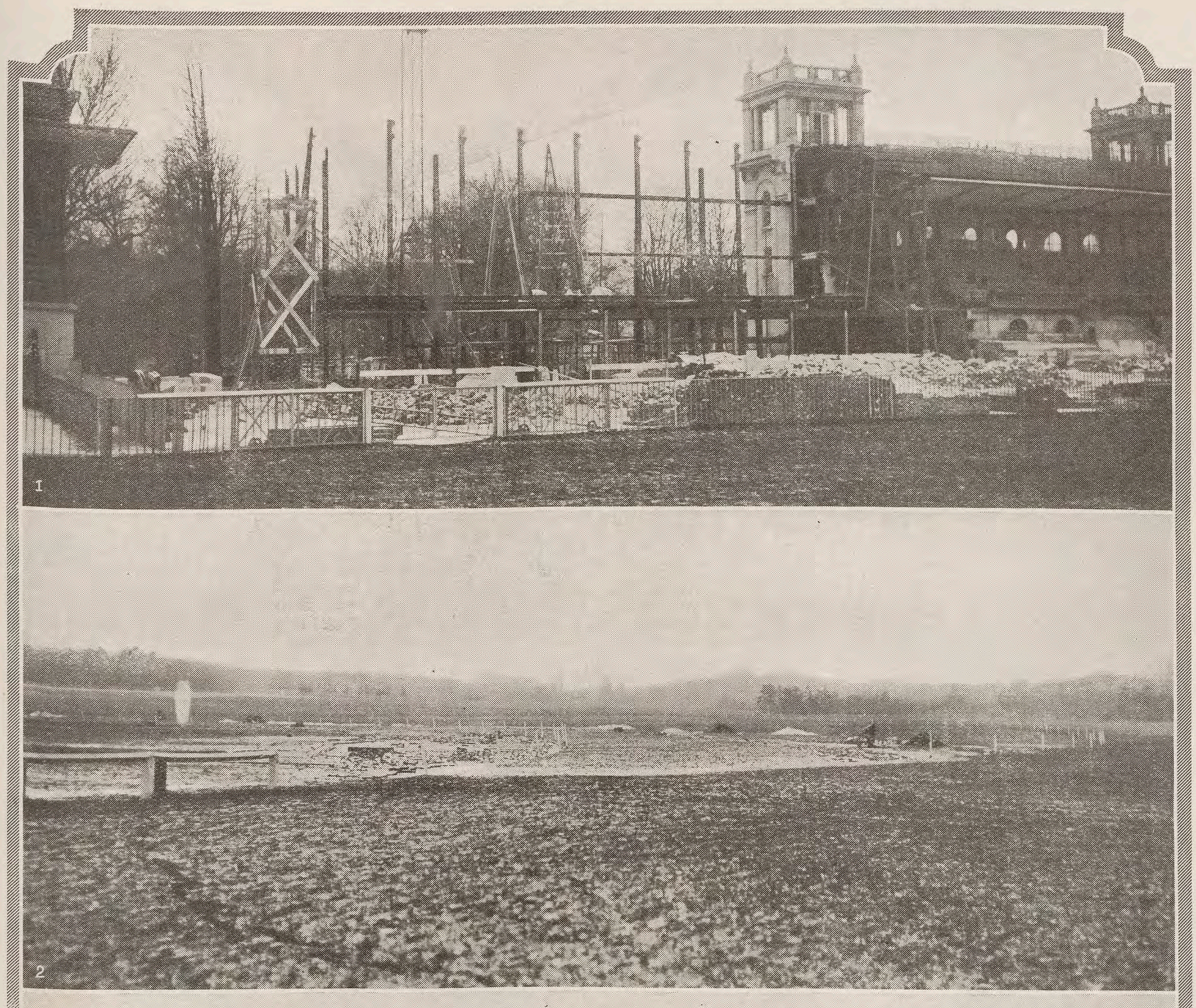
ARRIVÉE DU PRIX BEUGNOT (haies, 15.000 fr., 3.800 m.), Auteuil, 20 février. — Gribouille, à M. Liénart (W. Head), a eu à s'employer à fond pour battre Zorobabel et Suavita.

ARRIVÉE DU PRIX ROBERT-HENNESSY (steeple chase, 20.000 fr., 5.000 m.), Auteuil, 20 février. — Fonraud, à M. J. Cert faisait un parcours impeccable.

ARRIVÉE DU PRIX DE TANANARIVE (steeple chase, 7.000 fr., 4.500 m.), Auteuil, 27 février. — Gué du Roi tombait au brook. Invitation, au lieutenant Le Tanneur, qui avait été distancée au début, se rapprochait et gagnait, battant de 3 longueurs Mon Trésor II.

ARRIVÉE DU PRIX FINOT (steeple chase, 30.000 fr., 3.500 m.), Auteuil, 27 février. — Elseneur, au duc Decazes (Barré), partit en tête au début, n était pas inquiété durant tout le parcours, et gagnait facilement battant de 6 longueurs Rossator.

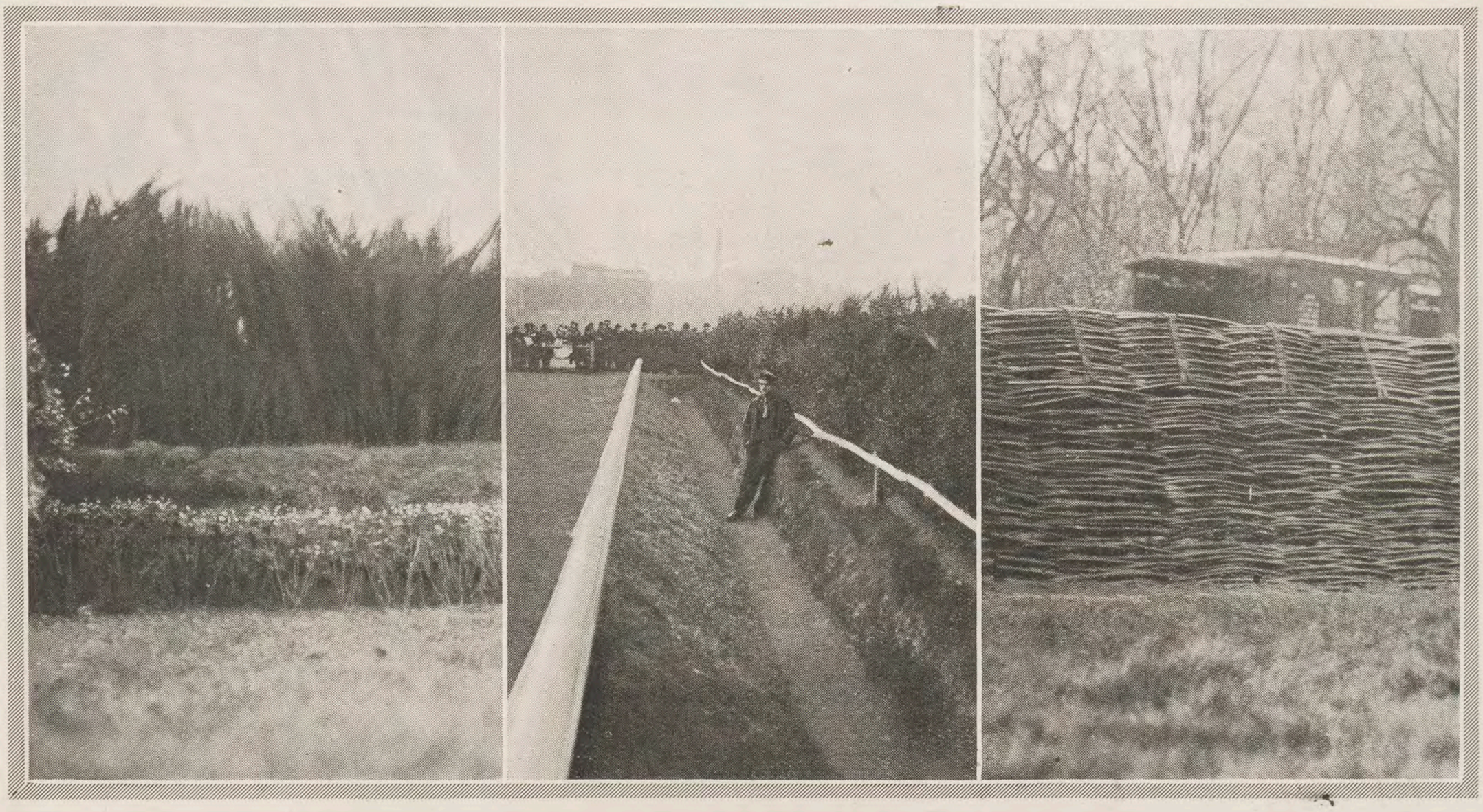
LES AMÉLIORATIONS DE L'HIPPODROME DE LONGCHAMP



La reouverture de Longchamp se fera le 3 avril. La Société d'Encouragement, avec son inlassable activite et son désir de concilier les intérêts du sport et du public, a mis à profit la période d'hiver pour apporter des améliorations au champ de courses.

1. Construction des nouvelles tribunes du pesage, remplaçant celle des entraîneurs et jockeys. — 2. Le premier tournant de la petite piste, après le petit bois. Le virage a été relevé. — 3. Le tournant de Boulogne de la petite piste, dont le virage a été également relevé.

LES NOUVEAUX OBSTACLES D'AUTEUIL



LA TRANSFORMATION DES OBSTACLES

La Société des Steeple-chases, dans le but de réduire la vitesse excessive de certaines courses, a modifié certains obstacles de l'hippodrome d'Auteuil. La butte en terre est précédée maintenant d'une haie placée parallèlement à sa ligne de crête ; le bull-finch a été surmonté d'une haie très épaisse et flexible ; à l'open ditch, on a adjoint une barrière en plan incliné ;des claies ont été également relevées. — *De gauche à droite :* une partie du bull-finch, le nouvel open ditch, une claie relevée.

Que voulez vous savoir ?

Les consultations gratuites, réservées à nos lecteurs seront insérées dans la Vie au Grand Air, *et paraîtront dans l'ordre de leur réception, sans garantie de délai. Prière de poser chaque question sur une feuille séparée lorsqu'il s'agit de sports différents. Joindre 2 francs avec la bande d'abonnement ou 5 francs, si on n'est pas abonné, pour réponse par lettre. Il ne sera pas tenu compte des demandes de renseignements faites sous une autre forme et les adresses demandées seront données exclusivement par lettre. Les questions posées doivent être d'ordre absolument sportif et présenter un caractère purement encyclopédique.*

VAMIER, SURESNES. — Pour l'ordre d'allumage ordinairement employé sur les moteurs à quatre cylindres, on numérote les cylindres 1, 2, 3, 4, en commençant par l'avant du moteur, l'ordre d'allumage généralement adopté est le suivant : 1, 3, 4, 2.

Parfois, et surtout sur les moteurs à deux paliers, on adopte l'ordre d'allumage 1, 2, 4, 3.

Ces deux ordres d'allumage sont pratiquement équivalents puisqu'ils permettent de répartir également les temps moteurs à raison de deux par tour.

VAN HOUSTE, LILLE. — Dans les moteurs à six cylindres, l'ordre d'allumage universellement adopté maintenant est le suivant : 1, 5, 3, 6, 2, 4.

Il permet de répartir les explosions alternativement sur l'un et l'autre des deux groupes de trois cylindres.

Grâce à cet ordre d'allumage, il est possible de monter deux carburateurs sur les moteurs à six cylindres, ce qui simplifie énormément le problème assez délicat de la carburation.

Dans les moteurs à huit cylindres en V, l'unification complète n'est pas faite pour les ordres d'allumage ; cependant, nous pouvons donner ceux qui sont le plus généralement adoptés. Nous désignerons par 1D, 2D, 3D, 4D les cylindres du groupe de droite, et 1G, 2G, 3G, 4G les cylindres du groupe de gauche : 1D, 4G, 3D, 2G, 4D, 1G, 2D, 3G.

On emploie également quelquefois, quoique moins fréquemment, l'ordre suivant : 1D, 4G, 2D, 3G, 4D, 1G, 3D, 2G

Les deux ordres d'allumage permettent une égale répartition des temps moteurs.

En ce qui concerne les moteurs à huit cylindres en ligne, aucune règle fixe ne peut être donnée ; nous renvoyons ceux de nos lecteurs, que la question pourrait intéresser, à une étude parue récemment dans la *Technique Automobile et Aérienne.*

THÉRY, ROUEN. — Il y a une différence au point de vue équilibrage et régularité entre les moteurs à huit cylindres en V et les moteurs à huit cylindres en ligne.

Les moteurs à huit cylindres en ligne, si leur vilebrequin a une forme symétrique par rapport au plan central, sont mieux équilibrés que les moteurs à huit cylindres en V. Lorsque le vilebrequin est dissymétrique, la qualité de l'équilibrage est du même ordre dans les moteurs en ligne et les moteurs en V. Dans les deux genres de moteurs, la régularité du couple est la même.

Exception doit être faite toutefois pour les moteurs à huit cylindres en V avec vilebrequin à quatre coudes lorsque l'angle du V est inférieur à 90° : les temps moteurs sont alors inégalement répartis.

On peut être amené à resserrer l'angle du V des cylindres pour des considérations d'encombrement : il est difficile, en effet, de loger la direction sous le capot avec des moteurs à huit cylindres en V. C'est, à mon sens, cette considération jointe au peu d'accessibilité de ces moteurs qui a fait que leur usage ne s'est pas répandu davantage.

DENAERT, CALAIS. — Lorsque le froid n'est pas exagéré, on met le radiateur à l'abri de la gelée en mélangeant à l'eau environ 10 % d'alcool à brûler.

Cela ne présente pas d'autre inconvénient qu'une légère odeur, d'ailleurs souvent à peine perceptible.

De temps en temps, il est bon de mesurer, au moyen d'un densimètre, la teneur en alcool de l'eau, et de rajouter un peu d'alcool si besoin est ; celui-ci s'évapore, en effet, un peu plus vite que l'eau.

STÉPHANE, ANGERS. — Le premier champion de boxe fut Tom Figg, en 1719. La première rencontre internationale mit aux prises l'Irlandais Jack Slack et le Français Pettit, en 1754. Celui-ci fut vaincu au bout de 25 minutes. Le premier code de règles de boxe fut élaboré par Jack Broughton, le 10 août 1743. Le premier combat, en Amérique, eut lieu, en 1816, entre Jacob Hyer et Thomas Beasley. Le plus long combat à poings nus, en Angleterre, dura 6 h. 3, entre Mike Madden et Bill Hayes, à Edenbridge (17 juillet 1849). Le plus long, en Amérique, entre J. Fitzpatrick et James O'Neil, à Bwick, dura 4 h. 20 m (4 décembre 1860). Le plus long de tous fut le match James Kelly-Jonathan Smith, près de Melbourne, en novembre 1855 : durée, 6 h. 15. Les plus courts combats à poings nus furent celui de Harld contre Cannon, à Carbondale (23 mai 1886) qui dura 30 secondes et celui où R. Watson battit Anderson, en 2 minutes, à Langley Broom (Angleterre), le 25 avril 1789. Le plus long match avec gants fut celui de A. Bowen-J. Burke, match nul, le 6 avril 1893, à New-Orléans. Il dura 7 h. 19 m. (110 rounds). Le plus court fut celui où Battling Nelson knock-outa William Rossler, le 5 avril 1902, à Harvey : 2 secondes. Dal Hawkins en mit 4 pour endormir Martin Flaherty, à Carson-City, le 17 mars 1897. En Angleterre, Harry Pigeon mit hors de combat Billy Lambert, en 6 secondes, et Bill Doherty obtint le même résultat sur G. Cooper en 5 secondes (1896). Le plus grand nombre des rounds dans un combat à poings nus fut de 276, en 4 h. 30 (match Jack Jones vainqueur de Patsy Tonney) à Cheshire (Angleterre), en 1825.

QUARLIER, NANCY. — Le record de l'heure pédestre de Jean Bouin est de 19 km. 021 (1913). Celui de l'amateur anglais A. Shrubb atteignait 18 km. 741 (1904) et celui du professionnel anglais, H. Watkins était de 18 km. 878 (1899). Jean Bouin m'a déclaré lui-même que les 12 miles pouvaient être parcourus dans l'heure, c'est-à-dire, 19 km. 308. S'il n'avait pas été obligé de voyager pendant l'épreuve ouverte à laquelle il participa, il pensait qu'il aurait pu franchir cette distance. Il aurait voulu préparer lui-même Jean Vermeulen pour cette performance, mais la guerre éclata. Peut-être de Nys pourra-t-il, dans trois ou quatre ans, caresser l'espoir de prendre la suite de l'incomparable Bouin.

GENDARME, KINKEMPOIS-ANGLEUR. — Il s'agit bien de l'Union que je suis en train de fonder avec MM. Raoul Persil, député ; René Fonck, as des as député ; de Romanet et Casale, mais l'écho provient d'une indiscrétion maladroite et n'ayant aucun rapport avec la réalité. Lorsque notre œuvre sera lancée, elle le sera en grand et nul ne pourra l'ignorer.

GIRODON, BELFORT. — Le Grand Prix de Paris hippique fut disputé pour la première fois en 1863 et gagné par The Ranger, monté par Goater et appartenant à M. H. Saville. Le Prix du Jockey-Club, qui remonte à la même date, revint à La Touques, monté par Doyle et appartenant à M. A. de Montgomery. Le Prix de Diane date de 1880. Il fut remporté par Versigny, au Haras de Chamant. Cette pouliche était montée par Fordhom. Quant au Derby d'Epsom, il se dispute depuis 1780. En ce qui concerne les épreuves d'obstacles, le Grand Steeple Chase de Paris se court depuis 1874, année où Miss Hangerford, à M. F. Bennett, (M. Rolly) gagna. La Grande Course de Haies, qui remonte à la même époque, fut gagnée pour la première fois par Jackal, au capitaine Fry (Marsh).

LEBOVICI, NANTES. — Le Championnat de France des professeurs de boxe française auquel vous faites allusion se disputa en 1903 et donna les résultats suivants : poids légers, Chabrier bat J. Desruelles ; poids moyens, P. Mainguet bat E. Antoine ; poids lourds, E. Bayle bat Perret. Charlemont et Castérès, déjà classés comme « as » de la spécialité, ayant fait leurs preuves à maintes reprises, ne participaient pas à la compétition. — Descamps était un boxeur de bonne classe, mais il devint un manager de plus grande envergure !

MARCHAIS, ANGLEUR. — Les matches internationaux de rugby remontent à 1906, mais, parmi les plus importants matches internationaux de l'époque héroïque, on peut citer la victoire de Swansea sur la France, en 1899 ; celle de Swansea sur la France, en 1904 (21 à 0) ; de l'Irlande sur la France, en 1905, (13 à 8); de la Nouvelle-Zélande sur la France, en 1906 (38 à 8) ; celle de la Sud-Afrique sur Stade-Racing, en 1907 (54 à 6) ; etc... Les temps ont heureusement changé'

La revue Du mois

30 janvier. — LE 22e CHALLENGE AYCAGUER (10 KILOMÈTRES), S'EST DISPUTÉ A LYON. APRÈS LE DÉPART, DE NYS PRENAIT LA TÊTE ET DÉMARRAIT. A LA SECONDE BOUCLE DU PARCOURS, DANS UN STYLE REMARQUABLE, SUIVI DE SCHELMANN (C. A. S. G.) ET DE VIGNAUD (R. C. F.), JUSQU'A L'ARRIVÉE, IL CONSERVA SUR SES DEUX SUIVANTS UNE AVANCE DE 100 ET 150 MÈTRES RESPECTIVEMENT. IL FINISSAIT EN 39 M. 37 S. — A GAUCHE, PEU APRÈS LE DÉPART. — A DROITE, DANS LA PLAINE.

6 février. — L'ASS. SPORTIVE BITERROISE RENCONTRAIT, A BÉZIERS, LE F. C. GRENOBLOIS. LA VICTOIRE REVENAIT A BÉZIERS, QUI GAGNAIT PAR 6 POINTS A 0.

APRÈS UN DÉBUT DE PARTIE TOUT A L'AVANTAGE DES VISITEURS, L'ÉQUIPE DU BIARRITZ OLYMPIQUE A BATTU, AU PARC DES PRINCES, LE STADE FRANÇAIS PAR 12 A 0.

POUR LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DE RUGBY, L'OLYMPIQUE RENCONTRAIT, AU STADE BERGEYRE, L'U. S. LORRAINE. LES PARISIENS GAGNÈRENT PAR 21 A 3.

UN MATCH, METTANT AUX PRISES LES ÉQUIPES DE RUGBY DU R. C. DE FRANCE ET DU F. C. DE LYON, FUT JOUÉ AU STADE MUNICIPAL DE LYON. DÈS LE DÉBUT DE LA PARTIE, LE RACING ATTAQUAIT A LA MAIN. SUCCESSIVEMENT, SIX ESSAIS ÉTAIENT MARQUÉS PAR LES JOUEURS DU RACING, DEUX ÉTAIENT TRANSFORMÉS. LA FIN ÉTAIT SIFFLÉE SUR 22 POINTS A 0. — DE GAUCHE A DROITE : 1. UNE REMISE EN JEU. — 2. SUR LA LIGNE DE TOUCHE. — 3. LE RACING MARQUE UN ESSAI.

8 février. — LE RACING CLUB DE FRANCE RECEVAIT, A COLOMBES, L'ÉQUIPE DU NEWPORT F. C. LE RACING MARQUAIT DEUX ESSAIS ET GAGNAIT PAR 6 A 5.

13 février. — LE 59e MATCH STADE FRANÇAIS-R. C. F., JOUÉ AU PARC DES PRINCES, S'EST TERMINÉ PAR LA DIFFICILE VICTOIRE DU R. C. F. QUI GAGNAIT PAR 3 A 0.

LES ÉQUIPES D'ASSOCIATION DE L'OLYMPIQUE ET DU RACING SE SONT RENCONTRÉES AU STADE BERGEYRE. LA VICTOIRE REVENAIT A L'OLYMPIQUE PAR 2 BUTS A 1.

7 février. — DERUYTER ET PEYRODE, GAGNANTS DES 100 KIL. A L'AMÉRICAINE.

MISS RYAN ET Mlle LENGLEN FINALISTES DU TOURNOI DU CARLTON.

19 février. — LA FINALE DU SIMPLES DU TOURNOI DU CARLTON, A CANNES, S'EST DISPUTÉE DEVANT UN NOMBREUX PUBLIC. GORDON LOWE BATTAIT KINGSCOTE.

20 février. — CRABOS EN POSSESSION DU BALLON AU COURS DU MATCH R. C. F.-STADE St-GAUDINOIS, JOUÉ A COLOMBES. LE RACING L'EMPORTAIT PAR 6 A 0.

LE C. A. S. G. RENCONTRAIT AU STADE PERSHING LE F. C. DE GRENOBLE. LA GÉNÉRALE BATTAIT LES GRENOBLOIS PAR 4 A 3 (UN DROP GOAL A UN ESSAI.)

LES ÉQUIPES FEMININES DE HOCKEY DU R. C. DE FRANCE ET D'ACADÉMIA ONT FAIT MATCH NUL A COLOMBES, AUCUN BUT N'ÉTANT MARQUÉ PAR LES JOUEUSES.

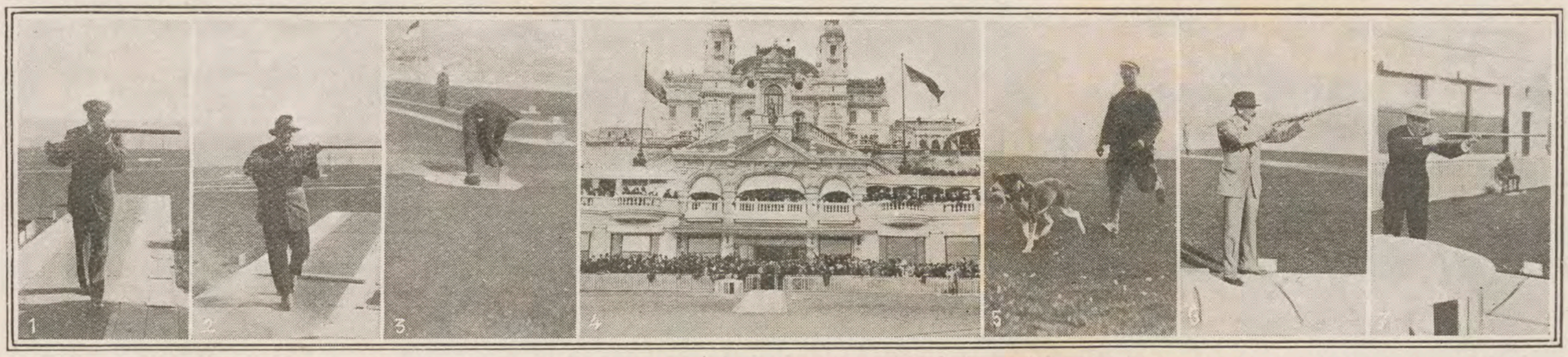
LE MATCH DE HOCKEY PARIS-NORD S'EST JOUÉ A COLOMBES. L'ÉQUIPE DE PARIS, APRÈS UNE PARTIE DISPUTÉE ET AGRÉABLE A SUIVRE GAGNAIT PAR 4 BUTS A 0.

DULAU (A GAUCHE), GAGNANT DE LA COUPE DES POUSSINS (CL. 27 ET 18).

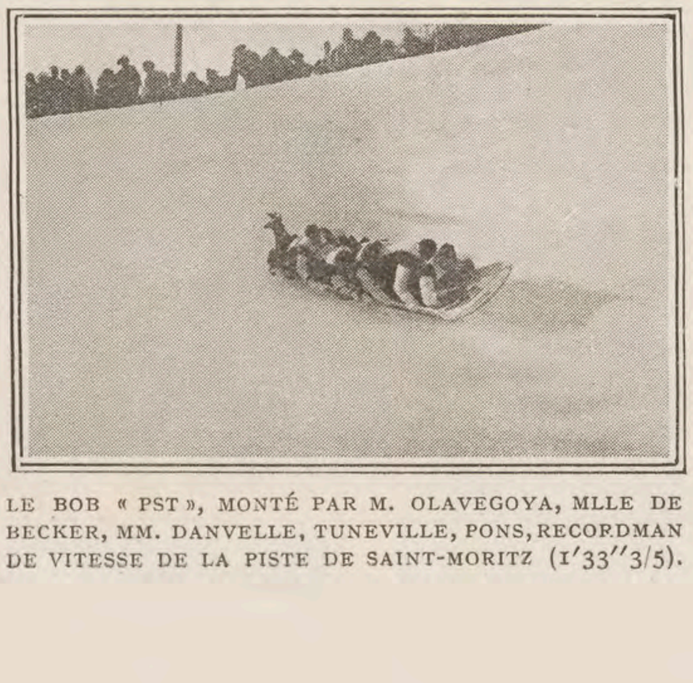
DÉPART DE LA COUPE DES POUSSINS COURU A LA VARENNE-CHENNEVIÈRES. DULAU, MOINE, MEUNIER FURENT LES GAGNANTS DES DIFFÉRENTES CATÉGORIES.

DÉPART DU CHAMPIONNAT DE CROSS DE L'U. S. E. P. ET DE PRÉPARATION MILITAIRE, DISPUTÉ A SAINT-MAUR. BARATON FINISSAIT PREMIER DEVANT RIGLET.

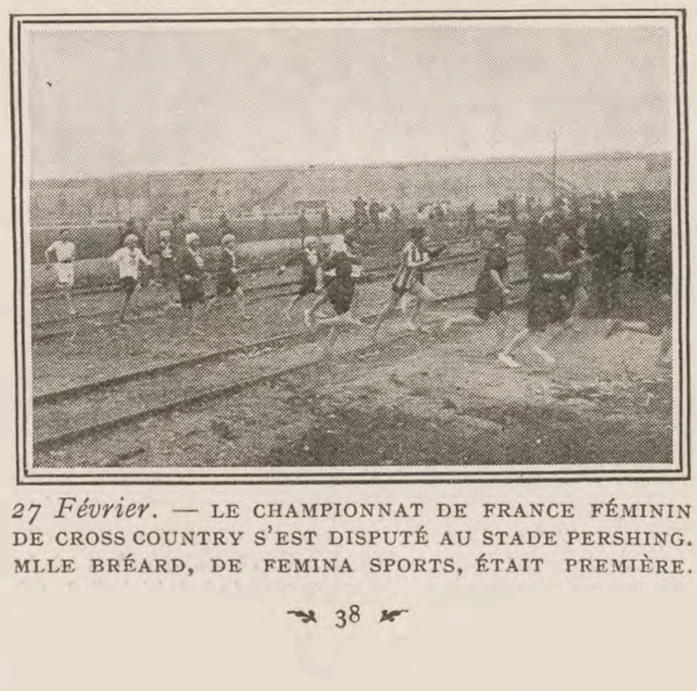
21 février. — D'OR ET BERNARD, QUI ONT TENTÉ LE GRAND PRIX DE L'AÉ. C. F.



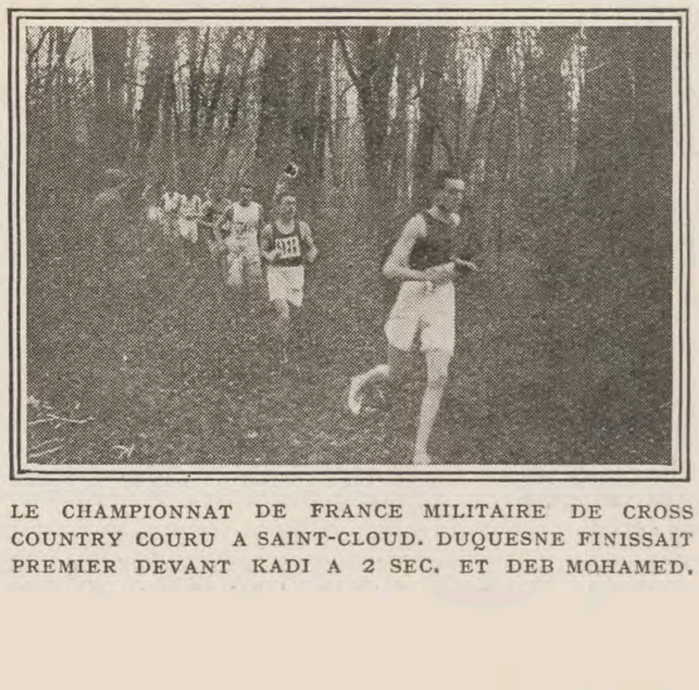
LES DIFFÉRENTES ÉPREUVES DU TIR AUX PIGEONS DE MONTE-CARLO ONT RÉUNI UN GRAND NOMBRE D'ENGAGÉS. DE GAUCHE A DROITE : 1. MARQUIS DE VILLAVICIOSA, GAGNANT DU PRIX MADRID. — 2. DOCTEUR DOYEN, GAGNANT DU PRIX DES ÉMERAUDES. — 3. LA MISE EN BOITE DU PIGEON. — 4. VUE GÉNÉRALE DU STAND PENDANT LE GRAND PRIX. — 5. LE CHIEN RAPPORTANT LE PIGEON. — 6. M. CROTTO, GAGNANT DU PRIX DE MONACO. — 7. M. BÉZARD, GAGNANT DU PRIX DE FRANCE.



LE BOB « PST », MONTÉ PAR M. OLAVEGOYA, MLLE DE BECKER, MM. DANVELLE, TUNEVILLE, PONS, RECORDMAN DE VITESSE DE LA PISTE DE SAINT-MORITZ (1'33"3/5).



27 Février. — LE CHAMPIONNAT DE FRANCE FÉMININ DE CROSS COUNTRY S'EST DISPUTÉ AU STADE PERSHING. MLLE BRÉARD, DE FEMINA SPORTS, ÉTAIT PREMIÈRE.



LE CHAMPIONNAT DE FRANCE MILITAIRE DE CROSS COUNTRY COURU A SAINT-CLOUD. DUQUESNE FINISSAIT PREMIER DEVANT KADI A 2 SEC. ET DEB MOHAMED.

L'HYDROGLISSEUR FARMAN

La maison Farman construit des hydroglisseurs depuis un an à peine. Elle remporta, en août 1920, la course Paris à la Mer. Elle fabrique deux types de glisseurs : l'un est muni d'un 80 chevaux, faisant du 60 kilomètres à l'heure, avec 6 personnes à bord ; l'autre, muni d'un 160 chevaux, atteignant le 80 kilomètres à l'heure, avec 12 personnes ou 900 kilos à bord.

LES HYDROGLISSEURS FARMAN

LA MAISON FARMAN, POURSUIVANT SA LUTTE POUR LE PROGRÈS, APRÈS S'ÊTRE COUVERTE DE GLOIRE AVEC LE GOLIATH DANS LES AIRS, REMPORTE DE MAGNIFIQUES SUCCÈS AVEC LES HYDROGLISSEURS

Cette nouvelle marque d'hydroglisseurs date d'à peine un an. Malgré sa jeunesse, elle s'est immédiatement imposée comme l'une des meilleures, sinon la meilleure. En effet, dès son apparition, l'hydroglisseur Farman, muni d'un simple moteur 80 HP Renault, se classait bon premier dans la course de « Paris à la Mer » (août 1920), battant tous ses concurrents qui étaient, eux, munis de moteurs bien plus puissants, et dont la force atteignait jusqu'à 300 à 400 HP.

M. Henri Farman a apporté, dans la conception de son hydroglisseur, toutes ses connaissances ainsi que les observations qu'il a pu faire sur les hydravions avec sa maîtrise habituelle. Il a probablement réalisé le type de glisseur le plus perfectionné à ce jour et dont le rendement est incontestablement supérieur à celui de tous les appareils du même genre existant jusqu'ici.

Une condition essentielle pour qu'un hydroglisseur soit commercialement utilisable aux grandes vitesses que peut réaliser ce mode de transport est l'inéluctable nécessité que la coque centrale soit soutenue sur les flotteurs à l'aide d'une suspension élastique qui, *seule*, permet d'amortir les inévitables chocs, extrêmement violents que ces flotteurs subissent, lorsque le glisseur ricoche sur l'eau à plus de 70 kilomètres à l'heure. Il est à remarquer en effet que la moindre vague, à cette vitesse, produit une résistance semblable à celle d'un roc, et, seule, une suspension bien comprise permet d'éviter des trépidations qui, non seulement, deviendraient insupportables, mais encore compromettraient la sécurité du glisseur.

A M. H. Farman revient le grand mérite d'avoir réalisé, d'une façon pratique, cette suspension, sans nuire en aucune façon à la bonne marche et à la solidité de l'appareil, bien au contraire.

Autre point caractéristique du glisseur Farman : le flotteur principal mobile peut être baissé ou monté. Lorsqu'il est baissé, l'appareil se comporte comme un glisseur à redan. Lorsque, au contraire, il est remonté, le glisseur devient un simple bateau à fond plat qui peut naviguer sans difficulté à une vitesse de 15 à 20 kilomètres à l'heure. Tous les habitués du glisseur apprécieront cette qualité qui permettra de naviguer et d'accoster lentement, ce qui est impossible ou difficile avec un glisseur ordinaire à redan fixe.

Actuellement deux types de glisseurs sont standardisés et construits par la maison :

1° L'un, muni d'un moteur 80 HP Renault,

HENRI FARMAN PILOTE

Un sport de plus à l'actif d'Henri Farman, mais surtout, un triomphe de plus comme industriel ; ce glisseur provoquant une véritable révolution dans les transports rapides sur fleuves et cours d'eau.

dont les caractéristiques sont les suivantes : poids transporté. six personnes ou 600 kilogrammes ; longueur, 10 mètres ; largeur, 3 mètres ; vitesse commerciale, 60 kilomètres à l'heure ; combustible, pour quatre heures.

Il peut être aménagé pour le transport des voyageurs (limousine) ou pour le trafic commercial. Une seule personne est nécessaire pour sa conduite, et un seul mécanicien, ou même simplement un manœuvre spécialisé suffit à son entretien. Rappelons que c'est ce type d'hydroglisseur qui s'est attribué le premier prix de la course « Paris à la Mer » août 1920). Délai de livraison : un mois et demi. Prix : pour le trafic commercial, 20.000 francs ; pour le transport de voyageurs, 25.000 francs.

2° Le type 160 HP Renault, appareil plus complet et plus puissant que le précédent, dont les caractéristiques sont les suivantes : aménagé pour transporter confortablement douze personnes ; la suspension élastique dont il est muni en fait un appareil extrêmement agréable par n'importe quel temps ; vitesse commerciale, environ 70 kilomètres à l'heure ; longueur, 10 mètres ; largeur, 3 mètres ; poids transporté, douze personnes ou marchandises, 900 kilogrammes ; combustibles, pour quatre heures. Délai de livraison : deux à trois mois à dater de la commande. Prix : pour le trafic commercial, 40.000 francs ; pour le transport de voyageurs, 50.000 francs.

Il est évident que l'on peut augmenter le poids du combustible en réduisant proportionnellement le poids transporté.

Il est incontestable que ces types de glisseurs sont appelés à rendre les plus grands services pour les transports rapides sur fleuves, dans les pays où les autres moyens de communication (chemin de fer, aviation) n'existent pas, et leur emploi semble, dans tous les cas, tout spécialement intéressant dans les colonies, où les modes de locomotion sont si précaires.

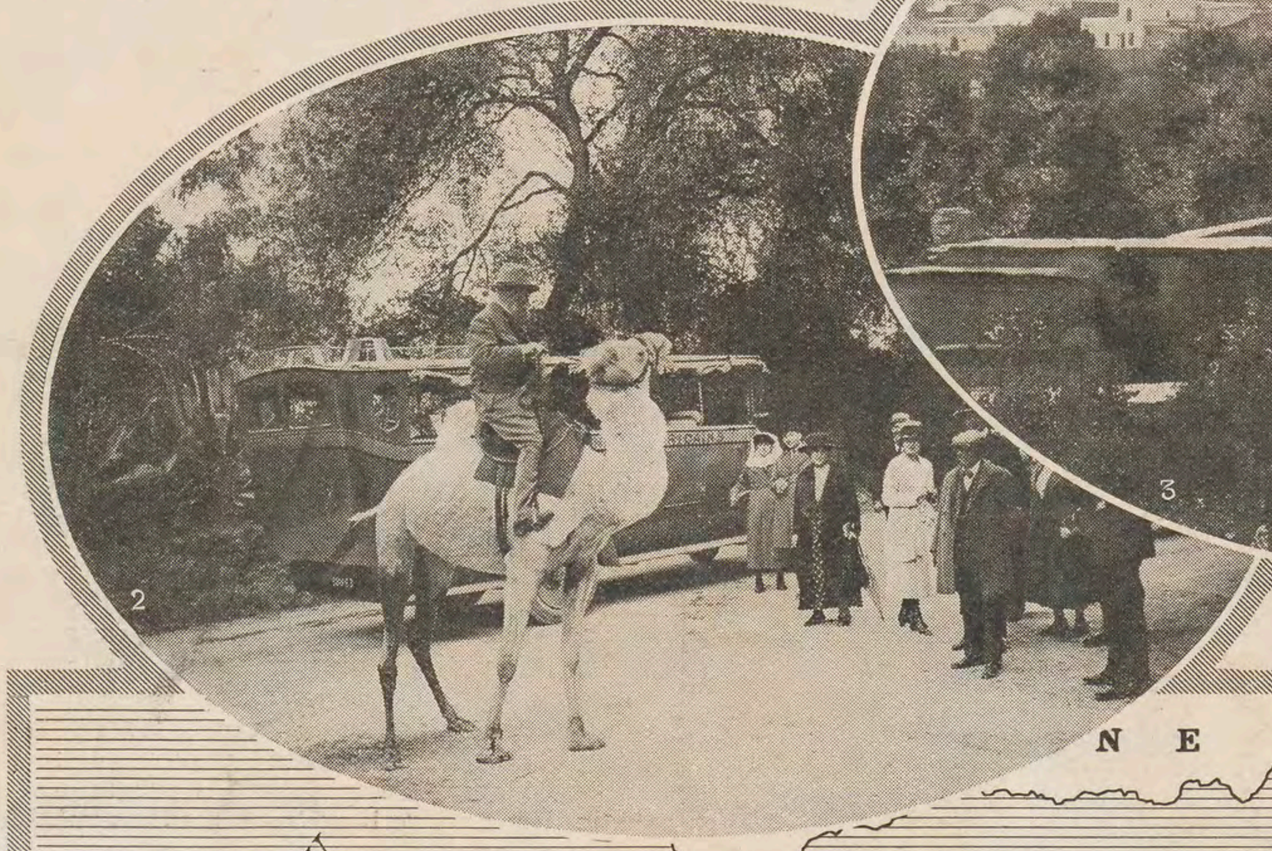
Le jour où notre administration coloniale aura compris l'intérêt qu'elle a à employer les hydroglisseurs pour le trafic, combien de question importantes seront résolues.

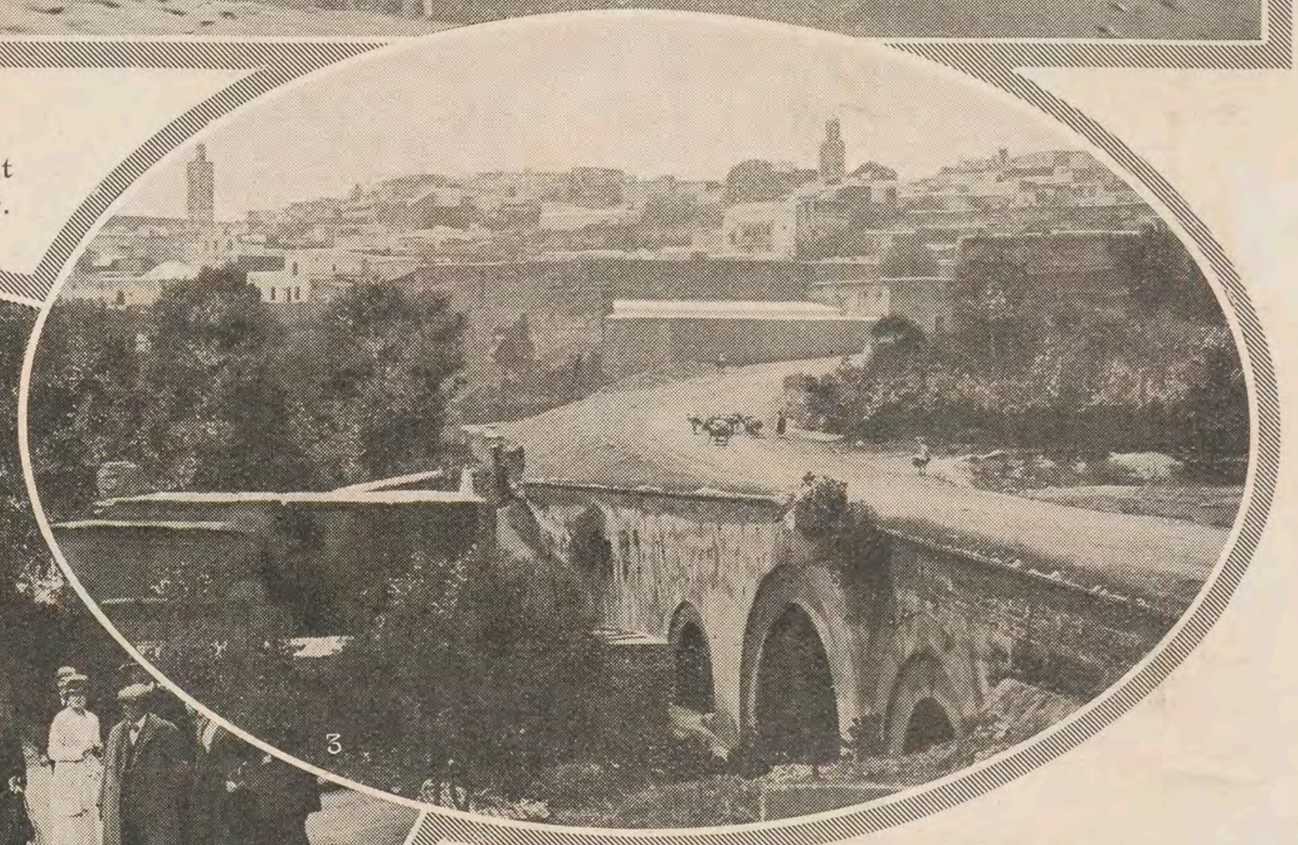
L'hydroglisseur, si l'on veut bien se donner la peine de réfléchir, est sans contestation possible l'engin de l'avenir dans nos possessions lointaines, où les cours d'eau, seuls, réunissent les villes et les villages. Jusqu'ici, maintes entreprises n'ont pu être menées à bien, faute de véhicules. Aujourd'hui, grâce à l'hydroglisseur Farman, le problème est résolu.

L'AUTOMOBILE DANS LE DÉSERT

HIER ET AUJOURD'HUI

La mer de sable où, jadis, seules les caravanes osaient s'aventurer. *En bas :* Le méhari remplacé par l'auto-car.





Une des nouvelles routes du Nord Africain.

LA NOUVELLE ROUTE ALGER-CASABLANCA

C'est tout le nord de l'Afrique Orientale mis maintenant à la disposition du touriste, par la nouvelle route de l'Auto circuit Nord Africain de la C^ie^ G^le^ Transatlantique, D'Alger à Casablanca ; on traverse en auto l'Algérie et le Maroc par des régions aussi pittoresques que curieuses où, il y a peu de temps encore, le touriste ne pouvait se rendre qu'avec mille difficultés.